BnF Gallica

En Asie centrale à la vapeur. La mer Noire, la Crimée, le Caucase, la mer Caspienne, les chemins de fer sibériens et [...]

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

BnF Gallica

Ney, Napoléon (Commandant). En Asie centrale à la vapeur. La mer Noire, la Crimée, le Caucase, la mer Caspienne, les chemins de fer sibériens et asiatiques, inauguration du chemin de fer transcapien, l'Asie centrale, Merv, Bokhara, Samarkand. Notes de voyage, par Napoléon Ney. Préface de Pierre Véron,.... 1888.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :
- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter
utilisationcommerciale@bnf.fr.

Venu sur Red = 40831
13428

NAPOLEON NEY

EN APPENTRALE A LA VAPEUR

CHEMIN DE FER TRANSCASPIEN

PARIS
GARNIER Frères, Libraires-Éditeurs, 6, rue des Saints-Pères

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

EN

ASIE CENTRALE

à la vapeur

O²
761

EN

ASIE CENTRALE

à la vapeur

LA MER NOIRE — LA CRIMÉE — LE CAUCASE
LA MER CASPIENNE
LES CHEMINS DE FER SIBÉRIENS ET ASIATIQUES
INAUGURATION DU CHEMIN DE FER TRANSCASPIEN
L'ASIE CENTRALE — MERV — BOKHARA
SAMARKAND

NOTES DE VOYAGE

PAR

NAPOLÉON NEY

PRÉFACE DE PIERRE VÉRON

DESSINS DE DICK DE LONLAY, AVEC DEUX CARTES

DÉPOT LÉGAL
SEINE
N° 1480
1890

PARIS
GARNIER FRÈRES, ÉDITEURS
6, RUE DES SAINTS-PÈRES, 6

1888

©

PRÉFACE

Michel Montaigne, homme à la fois sincère et naïf, croyait avoir tout dit quand, en tête de son œuvre, il écrivait fièrement :

« *Ceci est un livre de bonne foi !* »

Précieuse qualité à coup sûr que la bonne foi ! Qualité rare, — surtout lorsqu'il s'agit de voyages et de voyageurs. Mais qualité insuffisante, aujourd'hui que l'on a inventé ce qu'on pourrait appeler le voyage-obus.

N'est-ce pas cela en effet ?

On vous prend ; on vous met dans l'intérieur d'un projectile à roues. Le signal est donné et voilà que vous traversez l'espace !

Non, certes, pour résister à de pareilles épreuves et pour les raconter ensuite, ce n'est plus seulement de la bonne foi qu'il faut.

Ajoutez-y la bonne santé qui endure d'invraisemblables fatigues et digère d'invraisemblables menus ; ajoutez-y le bon sens qui coordonne d'un coup d'œil les impressions entassées dans la mémoire comme les objets dans le pêle-mêle d'une valise débordante. Ajoutez-y encore — et c'est peut-être la plus indispensable de toutes les qualités — la bonne humeur qui

cause au lieu de professer, la bonne humeur qui donne au récit la vie par le sourire.

L'auteur du volume que vous allez lire répond aux multiples exigences de ce signalement complexe.

Son veni, vidi, vici *vous dira la vérité et vous la dira sans pédantisme. Ces pages sont d'un bien voyant et d'un bien portant.*

Dame! nous voilà loin des voyages au petit cours dont les minutieux fantaisistes du passé se plaisaient à ciseler chaque détail!

Celui-ci, touriste à domicile, limitait son odyssée aux quatre murs de sa chambre. Celui-ci, navigateur au tout petit cours, décrivait avec fioritures la traversée de Paris à Saint-Cloud.

Il n'en fallait pas plus pour faire un chef-d'œuvre.

Nous avons changé tout cela. Le voyage, tel qu'il se pratique aujourd'hui, ressemble quelque peu à la course folle du boulet de canon. Et le boulet de canon n'a pas le temps de s'attarder à d'inutiles bavardages.

L'impression se traitait jadis à la façon des Meissonnier. Elle se brosse maintenant à la manière des panoramas.

Autres temps, autres procédés. Les nôtres ont leur intérêt. Si parfois ils se soucient moins de dilettantisme, ils satisfont plus rapidement l'impatience de la curiosité.

Ici, par surcroît, l'excursionniste — ce mot me plaît à propos d'une trouée de deux mille lieues — l'excursionniste a la chance insigne de vous promener à travers des pays que votre imagination a poétisés dès l'enfance.

C'est là-bas! là-bas qu'il nous mène, dans la patrie des contes fantastiques que les sultanes débitaient pendant mille et une nuits aux califes surmenés.

La science a remplacé les fées et les enchanteurs. Le miraculeux est resté. C'est le progrès qui tient la lampe merveilleuse d'Aladin.

Quant aux quarante voleurs, il n'est pas probable que l'esprit de spéculation développé par les rapports nouveaux en diminue jamais le nombre. J'ai même bien peur qu'il ne l'augmente, sous prétexte de civilisation.

J'ai peur aussi que cette facilité de relations ne finisse par banaliser et uniformiser la terre toute entière.

Le railway *est un terrible propagateur du prosaïsme. Il ne respecte rien — pas même les lieux saints. Comment lui demander de respecter la poésie des légendes?*

On lira bientôt dans les indicateurs polyglottes « Bethléem-Bifurcation ». Les conducteurs de trains crieront, impassibles :

— Jérusalem! Quinze minutes d'arrêt. Buffet!

Ou bien encore :

— Les voyageurs pour le Golgotha changent de voiture !

Comment voulez-vous que Samarkand échappe à l'invasion du naturalisme.

Le jour est proche sans doute où la Belle Jardinière *aura des succursales à Merv et dans tout l'Afghanistan; où les chars-à-bancs de l'Agence Cook promèneront journellement une centaine d'Européens au rabais à travers Bokhara, la ville sainte.*

Qu'y faire?

Rien, mon Dieu! Les destinées doivent s'accomplir. A quoi bon chercher le revers de la médaille?

Il a fait une grande, une étonnante chose, ce général-ingénieur qui a dompté le steppe et vaincu l'impossible. Advienne ensuite que pourra!

Les optimistes, dont j'honore la candeur sans la partager, se plaisaient à répéter autrefois, lorsque la vapeur secoua pour la première fois son panache blanc sur le monde ahuri :

— Vous verrez! les cœurs aussi vont se rapprocher. Les hommes en apprenant à se connaître apprendront à s'aimer. C'est l'ère de la paix universelle qui se lève à l'horizon.

Hélas! L'aurore se prolonge, dans tous les cas, au delà des limites de la vraisemblance..... Anne, ma sœur, je ne vois rien venir de ces belles et pacifiques promesses. Il semble, au contraire, que les hommes se jalousent plus cordialement depuis qu'ils se regardent de plus près.

L'Angleterre et la Russie ne paraissent pas savourer avec beaucoup d'enthousiasme les joies du rapprochement. C'est le formidable duel de l'avenir, le duel que chacun attend, que hâtera probablement l'œuvre du général Annenkow et que fait pressentir, par des indications sobres et justes, ce livre sur lequel vous vous arrêterez plus d'une fois en songeant.

Mais à travers les siècles futurs n'est-il pas permis d'entrevoir de bien autres surprises?

Cette Europe qui se croit toute puissante aujourd'hui, et qui se dispute toutes les suprématies, est-elle en droit de compter sur les durées mystérieuses?

En achevant les dernières pages de ce volume où est prophétisée, sous une forme pittoresque, l'inévitable choc de l'Éléphant et de la Baleine, je ne sais quel pressentiment vint soudain hanter mon esprit.

Il me semblait voir — formidable effet du choc en retour — ces populations asiatiques, à qui l'on va refaire par la science une virginité, se redresser tout à coup menaçantes, torrentielles.

Il me semblait les voir se ruer d'un irrésistible élan sur l'Europe avachie et l'asservir à l'improviste.

A son tour la Grande-Bretagne devenait colonie des Indes.

La Russie était vassale des Chinois pullulants.

L'Allemagne tombait aux mains d'un Attila quelconque, après avoir essayé de jouer le rôle elle-même.

Partout elle s'étendait victorieuse, écrasante, la nouvelle Invasion des Barbares, convoyée par ces chemins de fer que nous leur venons obligeamment apporter nous-mêmes.

Et vraiment la vision était saisissante, étrange. . .

. . . . . .

Mais à quoi bon prévoir les malheurs de si loin?

Dans un temps d'ailleurs qui est à peine sûr d'aujourd'hui, n'y aurait-t-il pas fatuité à regarder par delà demain ?

Pierre VÉRON.

TEMPS DU VOYAGE

4	Mai.	V.	Paris. — Départ.
5	—	S.	Ulm. — Munich.... — Vienne.
6	—	D.	Vienne.
7	—	L.	Départ. — Cracovie. — Lemberg.
8	—	M.	Podwoloczycka (Douane russe).
9	—	M.	Odessa.
10	—	J.	Départ. — Mer Noire.
11	—	V.	Eupatoria. — Ialta.
12	—	S.	Sébastopol. — Théodosie,
13	—	D.	Kertch. — Anapa. — Novorossisk.
14	—	L.	Thouaspé. — Sctoch. — Adler. — Ghoudaout. — Le Monastère. — Soukhoum.
15	—	M.	Otchemtchiri. — Poti. — Batoum.
16	—	M.	Départ- — Tiflis.
17	—	J.	Tiflis.
18	—	V.	Tiflis.
19	—	S.	Tiflis. — Départ.
20	—	D.	Bakou.
21	—	L.	En mer Caspienne.
22	—	M.	Ouzoun-Ada. — Départ.
23	—	M.	En chemin de fer. — Kazanlick.
24	—	J.	Kizyl-Arvat. — Askabad.
25	—	V.	Merv. — Tchardjoui. — L'Amou-Daria.
26	—	S.	En chemin de fer.
27	—	D.	Samarkand. — Inauguration.
28	—	L.	Samarkand.
29	—	M.	Samarkand.
30	—	M.	Départ. — Katty. Kourgane.
31	—	J.	Bokhara. — Tchardjoui.

1er	Juin.	V.	Merv. — Tedjend.
2	—	S.	Askabad.
3	—	D.	Ouzoun-Ada. — En mer Caspienne.
4	—	L.	Bakou.
5	—	M.	En chemin de fer transcaucasien.
6	—	M.	Tiflis. — Départ.
7	—	J.	Traversée du Caucase en voiture.
8	—	V.	Wladikawkas. — Départ.
9	—	S.	En chemin de fer. — Rostow-sur-Don.
10	—	D.	Kharkow.
11	—	L.	Kiew.
12	—	M.	Wodloczyska (Frontière autrichienne).
13	—	M.	Cracovie. — Lemberg.
14	—	J.	Vienne. — Départ.
15	—	V.	Paris. — Arrivée.

Le Racing-Club au Bois de Boulogne.

PRÉAMBULE

Du Racing-Club à la Gare de l'Est en passant par Lucerne et New-York.

Au Racing-Club. — Un speech aimable et un président coureur. — En Amérique, en Afrique, en Asie, et... en Europe. — Du plaisir de voyager. Comment il faut voyager. — La Confédération helvétique. — Winkelried et la bataille de Sempach. Fêtes patriotiques. — Au pays des Géants. La baie de New-York et la cité Impériale. La « Liberté éclairant le Monde ». — Les grandes applications scientifiques. — L'Asie mère des peuples. — La Russie dans la vieille Europe. Le testament de Pierre-le-Grand. Les Russes en Asie. L'empereur Alexandre III. Le général Annenkow. — Le chemin de fer Transcaspien est une grande œuvre. — Notre siècle décrié à tort : siècle des « œuvres internationales ». — Impressions de voyage sans prétention. — Excuses liminaires. — « A la gare de l'Est! »

Le second dimanche de juin 1888, par une radieuse matinée de printemps, le Racing-Club de France donnait

en présence d'une élégante assemblée au bois de Boulogne son championnat annuel. Le Racing-Club, bien connu des Parisiens, est une société de courses à pied et de sports athlétiques pour les jeunes gens, qui prépare à l'armée des soldats aptes et robustes. Sa pelouse coquette est un des plus charmants points de vue du bois de Boulogne, qui cependant offre tant de coins jolis à l'admiration de ses visiteurs.

Lorsque le championnat de 1888 eut été couru et que les prix eurent été décernés, le dévoué secrétaire général du club, M. Georges de Saint-Clair, fit une petite allocution : « Cette année encore je vous exprime les regrets de notre président absent. Il y a deux ans il était en Amérique,. L'année dernière il était en Afrique. Cette année il est en Asie. Espérons que l'année prochaine il sera au milieu de nous. Nous avons un président très coureur. Mais, comme nous sommes une société de coureurs, notre président ne déroge pas... »

Merci, cher secrétaire général!

En 1886, j'avais envoyé à mes jeunes camarades un télégramme de souvenir des chutes mêmes du Niagara.

En 1887, la Méditerranée, de méchante humeur ce jour-là, a infligé au paquebot d'Alger un retard de douze heures qui me fit arriver le lendemain de la fête.

En 1888, parti de Paris le 4 mai, j'étais le jour du championnat à...

Si le lecteur veut prendre la peine de m'accompagner dans ce livre, il sera bientôt renseigné!

Par un concours inopiné de circonstances, l'auteur de ces lignes a fait depuis dix-huit mois une série de déplacements dont l'ensemble présente un résultat... appréciable. Précisons : de Chicago à Samarkand, cent degrés environ de longitude ouest à soixante-dix degrés de longitude est ; à peu près douze heures de différence — pas tout à fait la moitié de notre globe terrestre. Cela fait un compte.

Dans son speech du Racing, mon ami de Saint-Clair n'a

pas parlé de l'Europe, que son président connaît dans sa plus grande partie ainsi que le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Tripolitaine, la Syrie et Constantinople. Quelques semaines avant son départ pour l'Amérique le voyageur faisait en Europe une excursion dernière, rapide, d'un intérêt tout spécial dans la Confédération Helvétique, je n'ai pas dit la Suisse...

En mois de deux années, le voyageur a feuilleté trois chapitres bien différents du livre de l'humanité :

La Confédération Helvétique.

Les États-Unis de l'Amérique du Nord.

L'Asie centrale.

Chacun de ces pays produit une impression différente. Très dissemblables l'un de l'autre, ils ont donné lieu pourtant de la part du visiteur à des idées générales, à des rapprochements communs.

En somme, voyager c'est glaner! N'en déplaise à Madame de Staël, femme de génie mais esprit chagrin : « Ce n'est pas le plus mélancolique des plaisirs! » Il faut apporter à cet exercice la santé, la bonne humeur, un bon estomac et beaucoup d'indulgence : question de nature! Au fur et à mesure des spectacles vus, des impressions ressenties, des sensations éprouvées, des idées pensées le voyageur attentif recueille le long de la route, sous forme d'observations des exemples ou des enseignements : grains de vérités qui germeront peut-être un jour. L'habitude de voyager a pour conséquence de mieux donner, résultat important, la commune mesure des hommes et des idées. Plus nombreux seront les termes de comparaison, plus riche sera la moisson recueillie. Les apparences s'effacent; le sens des faits apparaît plus clair. Dans les spectacles les plus divers, l'esprit perçoit par des voies détournées des rapprochements inattendus.

Voyager est la meilleure méthode pour prendre sans préférence ni parti pris l'étiage de l'humanité : expérience plus consolante qu'elle ne paraît tout d'abord!

Le lecteur comprendra maintenant pourquoi nous le conduisons rapidement, en cet unique chapitre, d'abord dans un petit coin de l'Europe, puis dans l'Amérique du Nord, pour le mener ensuite en Asie centrale. Chacun de ces pays a sa synthèse différente que nous avons essayé de dégager.

Chaque année la Suisse — celle de Tartarin — ses lacs, ses montagnes, ses vallées et ses hôtelleries : Genève, Lucerne, le lac des Quatre-Cantons, Zurich, etc., sont visités par des voyageurs français fort nombreux, malgré la vieille réputation qui nous est faite de rester enfermés chez nous. Citerons-nous Desbarolles ? Il a raconté avec humour un voyage en Suisse il y a quelque vingt-cinq ans « à trois francs cinquante centimes par jour ». Malheureusement le célèbre chiromancien a emporté ce précieux secret dans la tombe.

Nous avons, comme tout le monde, fait notre petit voyage en Suisse. Puis nous sommes revenu en 1886, il y a moins de deux ans. Ce n'est plus le pays avec ses vallées et ses montagnes : c'est le caractère même du peuple, ce sont ses mœurs, ses institutions libres, son ressort politique, sa vie sociale que nous avons cette fois sous les yeux. Tout cela vaut bien un glacier....

Mais que le lecteur se rassure, nous n'avons pas l'intention de faire ici de la politique.

Les fêtes fédérales de Lucerne, auxquelles nous avions l'honneur d'être conviés en 1886 avec notre distingué attaché militaire, le commandant du génie breveté Sever, nous offrirent à la fois un beau spectacle et un grand exemple. La Société fédérale des officiers de la Confédération helvétique, dont plus de deux mille membres de tous grades, depuis les colonels fédéraux jusqu'aux simples sous-lieutenants, s'étaient rendus à la convocation, célébra à Lucerne le trois centième anniversaire de la bataille de Sempach, où tomba glorieusement Winkelried, un des fondateurs de la liberté helvétique, offrant son corps héroïque aux lances de l'en-

nemi pour protéger la retraite de ses concitoyens armés.

Il y eut à cette occasion, sur l'emplacement même du champ de bataille, une cérémonie imposante où fut célébrée, sur un immense théâtre en plein air, à la manière des mystères sacrés du moyen âge, avec une gravité et une conscience presque religieuse, la commémoration solennelle des événements de ce drame historique qui consacra l'indépendance nationale.

Des acteurs choisis parmi les habitants même des cantons qui avaient figuré à la bataille donnèrent, en présence du Conseil fédéral et du Président de la Confédération; des officiers de l'armée et des pouvoirs publics la représentation en plusieurs tableaux de la bataille de Sempach, costumes du temps, musique et chœurs, avec une rare perfection de mise en scène...

Quand, à la fin de la cérémonie, au son de l'hymne national, apparut Winkelried couché sur son tombeau, ombragé du drapeau de la Confédération, gardé par deux miliciens en armes, et que vinrent s'incliner tour à tour devant cette image de la patrie les drapeaux des vingt-quatre cantons suisses, bien des cœurs battirent, bien des yeux se mouillèrent de larmes.

L'étranger se prit à envier pour son pays des spectacles semblables, où les cœurs s'élèvent, où l'on apprend à mieux aimer la patrie.

Le lendemain et les jours qui suivirent il fit en compagnie des officiers fédéraux sur le lac des Quatre-Cantons un pèlerinage aux lieux sacrés où se fonda l'indépendance helvétique, au Tellensplatz, (saut de Tell), à Kussnacht, au Grutli, où Guillaume Tell et ses compagnons, Melchthal et Walter Furst échangèrent leurs serments.... Poétiques légendes, dira-t-on ! Qu'importe, si elles ont à tout jamais gravé dans le cœur des Suisses l'amour de la patrie, de la liberté et de l'indépendance ! De nombreux discours tous empreints d'un ardent patriotisme furent prononcés par des officiers, en français, en

allemand, en italien, en romanche (1), suivant la langue de leur canton. Et l'on sentait combien est grande et belle la devise de la Confédération : « Tous pour un! Un pour tous ! » que nous Français, trop divisés par les partis, devrions sans cesse avoir présente à l'esprit.

De cette visite à Lucerne je rapportai un sentiment plus profond du culte visible de la patrie.

Trois mois plus tard le spectale avait changé.

Transporté dans les États-Unis de l'Amérique du Nord je voyais un peuple jeune, plein de sève, d'ardeur, de fougue et de vie débordante.

Le sentiment qu'éprouva le voyageur en entrant dans la rade de New-York fut très humble. Il lui semblait vivre un chapitre de Gulivér, être transporté dans un monde inconnu, au pays des géants.

Pendant que notre paquebot remontait lentement le North-River, pour aller occuper sa place auprès de la Compagnie générale transatlantique française, la ville se développait le long des rives du fleuve et déjà elle apparaissait démesurée.

Les bassins à flots se succédaient sans interruption. Ils se distinguaient les uns des autres par des numéros et des inscriptions immenses, bariolées de couleurs voyantes. Chaque ligne de steamers, chaque société de chemins de fer, chaque compagnie de commerce (et Dieu sait si elles sont nombreuses à New-York) avait son bassin à flot spécial et son *pier* qui constituent leur petit port. Autour de chacun de ces bassins, comme des abeilles autour d'une ruche, s'agitait une multitude d'ouvriers allant, venant, montant, descendant, portant des sacs. C'était une fourmilière humaine.

Sur les quais, d'énormes appareils, les élévateurs, chargeaient le blé dans les navires.

---

(1) La langue *romanche*, qui se rapproche du roumain, est parlée dans quelques vallées du Saint-Gothard.

Autour de nous, en avant, en arrière, passaient en sifflant des navires aux formes étranges, géants et lilliputiens. Bateaux à plusieurs étages pour les piétons, recevant aussi les cavaliers et les voitures; navires chargés de bestiaux, ferries-boats transportant des trains entier de chemins de fer; petites mouches de service pour le compte des particuliers et des compagnies se croisaient incessamment sur les eaux. Tous ces bateaux paraissaient animés. Ils ont encore les anciennes machines verticales depuis longtemps disparues en Europe. Et ces balanciers qui s'agitent dans les airs avec régularité semblent autant de bras gigantesques réglant la marche des navires et leur inspirant son mouvement.

A terre ce fut bien autre chose. Quel étonnement pour le nouveau débarqué que ces buildings (maisons) atteignant parfois huit, dix, douze et quatorze étages, servis par deux, trois, quatre ascenseurs toujours en marche, à la vitesse d'un train express, avec arrêt de dix secondes à chaque étage.

La suite du voyage fut un émerveillement. L'accueil que reçurent de la nation américaine les délégués de la France venant offrir un souvenir durable de l'amitié des deux pays : « La Liberté éclairant le monde » de notre cher sculpteur alsacien Bartholdi, restera gravée dans nos cœurs en un souvenir ineffaçable.

J'avais eu cette fois sous les yeux le spectacle d'une race d'hommes ayant asservi les forces de la nature et décuplé sa puissance par les grandes applications industrielles.

Aujourd'hui le voyageur va chausser de nouveau ses sandales et ceindre ses reins. Expression biblique que nous traduisons aujourd'hui par « prendre le chemin de fer ». Cette fois il se dirige vers l'Orient, du côté où le soleil se lève. Il se rend dans l'Asie centrale, mère des peuples, berceau des civilisations dont nous sommes issus; pays des grands aïeux. Elles ont disparu, ces civilisations, presque sans laisser de traces. Là où s'élevaient jadis des cités populeuses; où florissaient des

campagnes verdoyantes, gisent aujourd'hui des ruines sans nom, témoins muets d'époques oubliées. Les grands fauves et le sable ont repris *à jamais* possession de ces lieux vénérables qui virent l'aurore de l'humanité.

A jamais! Qui sait!... Voici qu'une nation nouvelle, jeune comme les États-Unis de l'Amérique du Nord s'est levée dans la vieille Europe. Elle a pris rang parmi les peuples il y a deux siècles à peine. Et déjà la Russie est presque à la tête de l'ancien monde. Puissante par les armes comme sa voisine de l'ouest mais lui étant supérieure par l'étendue de ses territoires, par l'énormité de sa population et par le nombre de ses soldats, elle n'a pas dirigé comme la Prusse ses efforts vers une politique de rapines et de conquêtes. Elle a compris autrement son rôle historique dans l'humanité. La Russie, a-t-on dit souvent, est surtout une puissance asiatique... Elle n'en a pas moins d'importants intérêts en Europe. La France sait qu'en cas d'une guerre avec son « ennemi héréditaire », elle trouvera la Russie prête à intervenir pour empêcher l'écrasement définitif du vaincu.

Et si pénible qu'il soit de ne pouvoir jouir d'une revanche légitime, la France comprend cette attitude. La Russie ne commettra plus la faute de 1870, la même que commit la France en 1866 : laisser rompre au profit d'un vainqueur l'équilibre européen. L'Europe souffre depuis vingt ans de cette faute diplomatique.

La jeune Russie est aujourd'hui, n'en déplaise aux Allemands, l'arbitre incontesté de l'Europe!

Ce qui frappe dans l'histoire de la Russie, c'est que les successeurs de Pierre-le-Grand, fidèles au testament politique du fondateur de l'Empire ont suivi pas à pas les instructions que son génie clairvoyant avait tracées d'une main ferme par delà le tombeau.

En arrachant à la barbarie ces contrées éloignées, les pays de l'Asie centrale, la Russie a réalisé la pensée de l'Empereur Pierre, qui pressentit l'utilité de les faire entrer dans la sphère d'action de son Empire.

En ce moment quelques Français sont conviés à venir assister à l'achèvement de la première partie d'une œuvre destinée à exercer une influence capitale non seulement sur la politique générale de la Russie en Europe et en Asie, mais encore sur la résurrection de ces pays endormis à qui l'Europe va infuser avec du sang nouveau une vie nouvelle.

C'est en effet une œuvre gigantesque qu'aucun des grands travaux internationaux du dix-neuvième siècle n'aura dépassée que le chemin de fer asiatique, qui va déjà de la mer Caspienne jusqu'à Samarkand. Il ira demain jusqu'en Sibérie et poussera jusqu'à la mer d'Okhotsk, achevant ainsi le réseau de fer qui, avec le Transcontinental canadien, entoure comme un bandeau l'ancien et le nouveau monde entre le trentième et le quarantième degré de latitude nord.

Ce chemin de fer a été construit sans bruit, promptement, avec une persistance et une ténacité remarquables, en dépit d'obstacles considérés comme insurmontables. Les moindres étaient le manque d'eau, de combustibles. Il y avait des dunes mouvantes de sables sur des parcours de centaines de kilomètres à travers des solitudes mornes, tour à tour brûlantes et glacées. Cependant cette œuvre russe, américaine par la hardiesse, est aujourd'hui accomplie.

Nous ne sommes plus ici chez les Yankees; au « Pays de la Liberté », où l'initiative individuelle, où le « self-help » tiennent lieu de tout; où la liberté corrige elle-même les abus de la liberté et permet d'accomplir de grandes choses. Nous sommes dans un Empire absolu dont le souverain prend le titre d'autocrate et le mérite; où l'autorité est tout entière concentrée aux mains d'un seul homme, l'Empereur, qui la délègue et la dispense à son gré comme autrefois Jupiter confiait la foudre.

C'est cependant par ces moyens contraires que la grande œuvre a pu être réalisée. Sujet à méditer pour les philosophes !

Il s'est trouvé un souverain tenace, énergique, patriote, résolu, l'Empereur Alexandre III, qui a su vouloir et persister dans sa volonté lorsqu'après avoir trouvé un homme pour accomplir cette volonté il a fallu le soutenir quand même. Cet homme, agent de la volonté persistante de l'Empereur, est le lieutenant-général Michel Annenkow.

Le voyage que nous allons entreprendre sera long. Il faut traverser l'Europe jusqu'à un port de la mer Noire; monter de là sur un bateau qui nous conduira par les côtes de la Russie du sud et la Crimée jusqu'au Caucase. L'isthme caucasien, dans la partie que nous allons parcourir, est large de de neuf cents kilomètres. Ce n'est qu'après avoir fendu les flots de la mer Caspienne dans sa plus grande largeur que nous aborderons de nouveau en Asie sur la côte turkomane.

De la tête de ligne du chemin de fer transcapien, Ozoun-Ada à Samarkand il reste encore à faire en wagon près de deux mille kilomètres, presqu'autant que de Paris à Saint-Pétersbourg.

Pourtant mes compagnons et moi nous partons sans regarder en arrière. Outre l'honneur qu'il y a à être choisi pour assister a ce baptême d'un nouveau genre; à l'inauguration d'une œuvre qui ne le cède en rien au canal de Suez et au chemin de fer Trans-Américain, est-on blamâble d'éprouver comme un sentiment d'orgueil en se disant qu'on assiste le premier à un nouveau pas en avant de la civilisation dans notre siècle si décrié? Nous ne le jugeons si mal que parce que nous le vivons. De même que le dix-huitième siècle s'est appelé « le siècle de l'émancipation de l'esprit humain », le dix-neuvième prendra dans l'histoire des nations le nom « de siècle des grandes œuvres internationales ».

A ce généreux mouvement qui sera l'honneur de l'humanité dans notre siècle, les seuls Allemands restent volontairement étrangers. Les Teutons, ces Huns modernes, hantés par d'uniques pensées de haine et de destruc-

tion obligent l'Europe entière à rester sur un pied formidable d'armement qui la ruine, l'épuise et stérilise le développement économique de toutes les nations.

Les Allemands et les Allemands seuls sont responsables devant le monde civilisé du retard apporté à l'accomplissement des grands résultats de paix et de fraternité des peuples que réalisent nécessairement les grandes œuvres internationales.

Ce voyage à toute vapeur de Paris à Samarkand, car nous ne quitterons jamais les chemins de fer et les paquebots-va s'accomplir avec une rapidité vertigineuse.

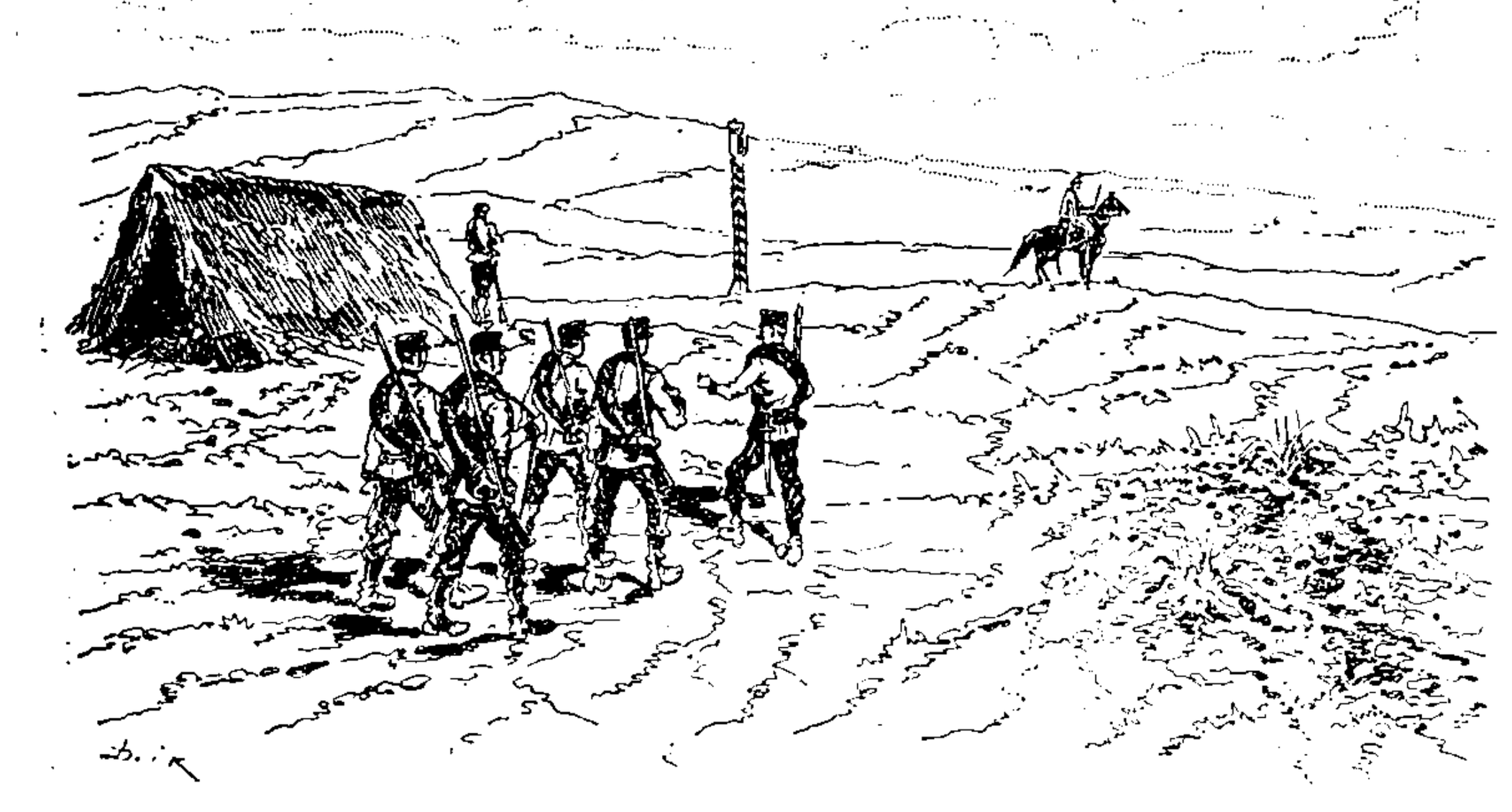
Fixer les impressions recueillies ; les accompagner des réflexions qu'elles suggèrent ; des rapprochements qu'elles éveillent en notre esprit dans les souvenirs de nos voyages précédents, tel est le but de cet ouvrage.

Avant de me juger, je prie « le lecteur bénévole » de vouloir bien prendre en considération que je n'ai pas voulu écrire ici un livre dogmatique ou pédant, ni donner au public une consultation nouvelle sur des questions grosses de périls, ni lui présenter une œuvre faite de recherches et de compilations.

Mon but a été de pouvoir dire aussi exactement que possible : « J'étais là, telle chose m'advint ! » Voilà pourquoi ce livre est intitulé : *Impressions de voyage*, titre peut-être présomptueux. Si le souvenir du grand Dumas m'a hanté, c'est uniquement par suite du péché d'envie que le merveilleux conteur m'a fait commettre. S'il m'arrive parfois de paraître un peu trop sérieux, que le lecteur me pardonne. On ne franchit pas impunément la moitié du globe sans trouver matière à quelques réflexions graves.

Enfin, si j'ai commis quelques fautes et d'autres encore, que le lecteur indulgent veuille bien considérer enfin que ce voyage a duré seulement, aller et retour, quarante-trois jours.

— Et maintenant, cocher, à la gare de l'Est !



Frontière russe (côté autrichien).

CHAPITRE PREMIER

Vienne.

Le chemin des écoliers. — Samarkand terminus. — Beaucoup de kilomètres à « dévider ». — Le guide des touristes. — Chacun pour soi jusqu'à Tiflis et Bakou. — Ma route. — Les chasses du Pamir : l'« Ovis Poli ». — Dix-sept tigres en une saison. — Les invités. — Une dette à la Compagnie internationale des wagons-lits. — Vienne. Les monuments. — La musique. Les « chapelles ». — Au Prater. — « *La Chanson du Printemps.* » — Amusements populaires. — L'aristocratie viennoise et la photographie. — L'armée autrichienne.

Le chemin des écoliers est un travers auquel échappent rarement les voyageurs, — auquel je ne vais pas échapper moi-même. Il est agréable, si lointain que soit le but, de flâner un peu en route. Ainsi, avant d'arriver à Samarkand, pour aller traverser tant de pays on est bien obligé de jeter un coup d'œil à droite et à gauche. Les sujets d'observation sont intéressants et variés. Nous avons beau voyager à la vapeur : avoir la prétention de dater de la ville de Tamerlan les premières impressions du voyage

comme si nous descendions d'un ballon me semblerait outrecuidant. Ne trouvez-vous pas que nous commencerions la pièce au cinquième acte en sautant par dessus les quatre premiers et le prologue?

Avant d'arriver en Asie nous aurons, comme le disait spirituellement le colonel Niox, un jobi ruban kilométrique à « dévider ».

Ne serait-ce encore que pour donner des indications sommaires sur la route à suivre aux touristes désireux de faire une excursion à Samarkand ainsi qu'au chemin de fer transcaspien et de s'offrir un petit voyage de quatre mille lieues (en chiffres ronds seize mille kilomètres) en Asie centrale.... Le moment est arrivé déjà où ce voyage est très *sport!*

Notre exemple n'a pas été inutile. Depuis mon retour j'ai appris qu'un grand nombre de touristes français et d'officiers distingués de notre armée ont fait à leur tour l'intéressant voyage de Samarkand, pour lequel la Compagnie internationale des wagons-lits a institué un itinéraire très complet.

Le point de ralliement des invités du général Annenkow est le Caucase, Tiflis, l'ancienne capitale de la Géorgie, aujourd'hui résidence du gouverneur général ou le port d'embarquement sur la mer Caspienne. Jusqu'ici chacun de nous a voyagé isolément. MM. O'Connor et Ridgway, grands chasseurs sont partis pour l'Asie il y a déjà de nombreuses semaines. Les trouverons-nous encore à Samarkand? Ou attirés par l'attrait des chasses giboyeuses du Pamir, n'auront-ils pas laissé déjà le Turkestan russe pour atteindre plus vite ces plateaux immenses aux chasses encore vierges, d'où ils redescendront peut-être dans le pays de Cachemire?

Nos compatriotes trouveront à ces hauteurs glacées un animal fort curieux que Marco-Polo a décrit; dont l'espèce est fort rare mais dont la race n'est pas perdue, car il arrive de temps en temps dans le Turkestan ou dans le Cachemire des bois énormes, aux formes bizarrement

contournées de ce mouflon gigantesque et rarissime connu sous le nom d' « Ovis Poli ». Jamais Européen n'a vu ni tiré encore un animal de cette espèce. Un si rare gibier a donc véritablement de quoi tenter des chasseurs de race.

Un ami de ces messieurs me raconte que l'année dernière étant, avec un autre de nos compatriotes, M. le marquis de Breteuil, en déplacement de chasse aux Indes, *ils ont tué* dix-sept tigres, sans compter le reste. Voilà qui s'appelle chasser.

M. le colonel Niox, l'historien distingué de la guerre du Mexique, l'éminent professeur de géographie à l'école supérieure de guerre, dont la carte *Caucase-Pamir*, de son atlas militaire en cours de publication va nous être si utile pendant notre voyage, a été retenu jusqu'au dernier moment à Paris par des examens à l'école supérieure de guerre. Accompagné de M. le commandant d'artillerie Bailloud, attaché à l'état-major du corps d'armée de M. le général Thomassin au Mans, le colonel prendra pour venir la route la plus rapide, mais peut-être aussi la plus monotone. Après avoir laissé à Vienne l'Orient-Express, nos officiers passeront par Kiew, Kharkhow, Rostow pour atteindre Wladikawkas, point terminus actuel des chemins de fer européens. Ils prendront ensuite la route militaire de Géorgie qui passe par le Darial, un des deux défilés du Caucase que, selon la tradition Alexandre-le-Grand se détournant de sa route, vint fermer : l'un à Derbent avec des portes de fer ; l'autre au Darial avec un mur qui, au dire de l'antiquité, s'étendait de la mer Caspienne à la mer d'Azow.

A la belle saison, au dire de tous ceux qui l'ont faite, le Darial vaut le voyage. Mais en ce moment il y a encore de la neige. Je préfère garder cette excursion pour le retour. Je rentrerai par là. Le beau-frère du général, M. le vicomte Melchior de Vogué, l'écrivain de la *Revue des Deux-Mondes* et du *Journal des Débats*, beau-frère du général Annenkow, resté à Paris jusqu'au dernier moment, prendra le même chemin.

J'ai préféré la voie de Vienne, Odessa, Batoum, par laquelle j'arriverai aussi vite à Tiflis, tout en voyageant tranquillement, en passant un jour à Vienne, un autre à Odessa ; en visitant ensuite la Crimée et les escales de la mer Noire, si intéressantes et si peu connues.

Il est vrai qu'aujourd'hui la facilité de voyager est devenue telle que la distance, le temps et aussi la fatigue sont supprimés.

De Paris à Vienne vingt-quatre heures : de Vienne à Odessa trente-six heures : moins de trois jours. Pour un faible supplément l'Orient-Express offre à la fois restaurant et hôtel : bonne table et lit excellent. Ces wagons-lits sont très supérieurs aux Pullman's-cars que j'ai trouvés en Amérique, qui ont précédé les wagons-européens, mais qui ont été dépassés par ceux-ci. Jai fait la route jusqu'à Vienne avec un médecin français auriste le distingué docteur Ménière, appelé en consultation par un confrère.

Me sera-t-il permis de payer ici une petite dette de gratitude au directeur et au secrétaire général de la Compagnie internationale des wagons-lits, MM. Nagelmakers et Camauer. L'aimable M. Camauer eut la gracieuseté de me remettre une lettre-circulaire me recommandant à tous les agents de la Compagnie. Grâce à ce véritable *Sésame* j'ai trouvé partout en Allemagne, en Autriche, en Pologne, les égards les plus grands et les soins les plus attentifs. Ils ne m'ont pas fait d'ailleurs altérer la vérité.

Grâce aux rapides moyens de communication qui rapprochent les pays, Vienne est presque devenu ce que les diplomates appellent un « poste près de Paris ». Jusqu'à présent il n'y avait que quatre postes près de Paris : Bruxelles, Londres, La Haye et Berne. Téhéran, par exemple, n'est pas un poste près de Paris. Après l'ouverture du chemin de fer asiatique, le deviendra-t-il ? C'est peu probable. Mais qui pourrait en répondre? Le publiciste anglais Marvin n'a-t-il pas écrit,

il y a quelques années, une curieuse plaquette avec ce titre : « From Calcutta to Paris in nine days » « De Calcutta à Paris en neuf jours ». Le jour où ce fantastique programme sera devenu une réalité ; pour le réaliser il faudrait bien peu de chose. Calcutta sera-t-il « plus près » de Paris? Non sans doute... mais *plus rapproché.*

Il y aurait ici beaucoup à disserter sur les transformations économiques ; pourquoi ne pas dire les transformations de tout genre qu'amèneront fatalement les chemins de fer internationaux, surtout ceux qui, ponts immenses jetés entre des civilisations différentes, amèneront un mélange de races et d'idées dont nul ne peut prévoir l'étendue des résultats. Mais nous aurons l'occasion de traiter la question à propos du chemin de fer transcaspien quand nous serons en Asie.

La capitale de l'empire d'Autriche n'est pas encore assez fréquentée par les Français. Cette ville si régulière, si bien bâtie, si souriante aux voyageurs, offre chaque année des surprises nouvelles à ses visiteurs. Bien que les suites du krach de 1873, sinistre avertissement dont il ne fut pas tenu compte dans les autres pays, n'aient pas entièrement disparu, la vieille cité impériale met de la coquetterie à s'embellir de plus en plus. Ses trois derniers monuments : le Palais de Justice, le Parlement et le Rathaus (Hôtel de Ville) ont coûté ensemble deux cents millions de florins, je le crois sans peine. Vienne est maintenant après Paris, la plus belle ville de l'Europe centrale, par ses monuments grandioses, ses constructions somptueuses, ses larges boulevards et ses verts ombrages.

Vienne est aussi resté le pays de musique par excellence, musique profane et musique sacrée. Les « chapelles » de toutes les églises se disputent la prééminence de leurs musiciens. Chaque samedi les journaux publient la liste des morceaux qui seront exécutés dans les différentes églises.

Voilà pourquoi je suis allé, le dimanche matin, à l'église

des Augustins où Beethoven fut organiste. J'ai entendu une messe d'Haydn et plusieurs morceaux de l'austère maître, joués en perfection par « la Chapelle ».

Par cette radieuse journée de printemps et le chaud soleil qui fait craquer les bourgeons, tout Vienne s'est porté sur la promenade du Prater. Nous sommes un dimanche.

Au *noble* Prater, la gentry, le monde élégant : équipages de haut style, carosses de bon ton et très bien attelés, cavaliers corrects : gentlemen très *swell* ou coquets officiers de houzards aux uniformes éclatants, montés sur des bêtes de pur sang. Tout ce monde revient des courses ou assiste au retour. C'est à la fois Rotten-Row, le Corso, les Acacias. Une voiture à la livrée impériale, blanche avec le chapeau ferré en bataille, passe au petit trot. La gracieuse archiduchesse Stéphanie, future impératrice d'Autriche, reine de Hongrie etc., poétique blonde aux yeux bleus et aux dents de perle, s'incline en souriant à droite et à gauche vers le peuple accouru au devant d'elle et qui se découvre tout comme les personnes en voiture.

Au *Volk's Prater* le peuple s'amuse. Beuveries, restaurations, musique et encore musique. Partout dans chacun des restaurants nombreux qui offrent aux promeneurs leurs frais ombrages, leur bière excellente et leur cuisine allemande de bons, d'excellents orchestres militaires jouent des morceaux d'opéra et des valses entraînantes avec ce rhythme spécial si original et si cadencé dont les Autrichiens seuls ont le secret. Pourquoi ces orchestres veulent-ils parfois dépasser la note?... Voici que tout à coup une mélopée traînante nous rappelle la patrie absente. Le piston avec une lenteur préméditée suit la cadence d'un air qu'il s'attache à rendre triste. C'est une marche funèbre... Mais non. C'est la « Chanson du Printemps » de notre cher et grand Gounod ; air ensoleillé, plein de jeunesse, de grâce, d'entrain et de vie, joué tristement, en *De profundis*. Hélas!...

Orchestre militaire qui jouez la Chanson du Prin-

temps en air d'enterrement : ah ! Vous faites bien souffrir vos auditeurs.

C'est ici une fête perpétuelle : une foire de Neuilly en permanence. Les orgues des systèmes les plus perfectionnés triomphent ici comme ailleurs, emmêlant à nos oreilles eflarées leurs airs variés parmi lesquels, je n'ai pas encore entendu : « En revenant de la Revue » ni « les Pioupious d'Auvergne ».

Chevaux mécaniques, vélocipèdes, chevaux articulés ou non articulés, bateaux, montagnes russes, jeu ainsi nommé, sans doute pour faire plaisir à la Russie où il n'y a pas de montagnes; ballons avec nacelle qui, à l'aide d'une vaste roue, vous élèvent et vous abaissent tour à tour, image de la fortune; qui donnent aussi la joie et l'illusion du mal de mer ; balançoires, également très prisées en Russie, abondent au Volk's-Prater. Je n'aurais jamais cru que le peuple autrichien s'appliquait tant pour se donner mal au cœur.

Tout ce monde va, vient, s'amuse, boit, mange, entend la musique, soit dans les restaurations, soit à l'Orpheum, le café-chantant élégant du Prater, magnifique établissement où se font entendre les artistes populaires aimés des Viennois et où mes amis me mènent. J'ai l'agréable surprise d'entendre chanter en français. Quoi? vous l'avez deviné : *En revenant de la revue !*

Mais les meilleures journées ont leur fin. J'en viens d'avoir la preuve. Après m'avoir ramené à l'hôtel impérial, mes bons amis Szilyanyi, si aimables, si complaisants me font promettre de venir les voir à mon retour, et de m'arrêter quelques jours dans leur domaine de Vaszka en Hongrie. Voilà qui est promis. Et mon ami promet de me faire galoper dans la puzta sur des étalons fougueux et de me faire entendre de vrais tziganes.

Le lendemain matin avant le départ, promenade en ville pour emplettes. Les magasins de Vienne ne le cèdent en rien à ceux de Paris et de Londres pour la richesse et l'élégance de leurs vitrines. L'étranger qui

se promène au Ring, au Graben, au Karinther-Strasse, est émerveillé par le goût et la richesse des objets exposés.

Mais quelle mode singulière et qui choque nos habitudes parisiennes !... Aux étalages des magasins sont exposées, en vente avec leurs noms, les dames de la haute société viennoise en toilette de ville ou même en costume de théâtre. Une comédie de salon, une charade en action, un tableau vivant ont-ils eu lieu dans un des salons de cette aristocratie si fermée: vite, princes, princesses, comtes, comtesses, se font photographier et autorisent la vente de leurs photographies. Les femmes sont en princesses d'opéra, les hommes en costume d'opérette grimés, avec de fausses barbes.

J'ai devant les yeux le portrait en grenadier anglais grotesque avec des favoris postiches d'un prince qui porte un des plus grands noms de la monarchie austro-hongroise. Voulez-vous la collection des plus jolies femmes de la société viennoise ? Voici la comtesse A..., la princesse B..., la marquise C..., Vous pourrez les mettre dans votre collection à côté des photographies des jolies actrices ou des danseuses de cordes de l'établissement Ronacher avec des groupes gracieux où l'on voit (rôle de comédie) le prince A... serrant la taille et regardant avec amour la comtesse B.... N'est-ce pas choquant? Le papetier auquel je fais part de mon impression sourit, et me montrant le portrait d'une dame (c'est une baronne.... pas très jeune même) :

— Quand je ne mets pas à ma vitrine le portrait de cette dame, elle entre dans mon magasin et me demande pourquoi je ne l'ai pas exposée... C'est elle-même qui m'apporte ses nouveaux portraits...

Quelle singulière mode ! Et l'on dit que la société parisienne aime la réclame...

Bien que nous ne soyions ici qu'en touriste, évitant à dessein au cours de notre rapide voyage d'aborder les questions brûlantes, nous ne pouvons empêcher qu'il ne soit fait par nos amis allusion aux événements dont

l'Europe Orientale est menacée d'être le théâtre en cas d'un conflit possible entre l'Autriche et la Russie; conflit qui est déjà dans les esprits et qu'il faudra toute la sagesse des deux gouvernements pour conjurer... Les soldats qu'on voit partout font venir sur les lèvres cette réflexion que l'Europe est un vaste camp qui arme de toutes parts.

Voici à titre de renseignements sommaires à quels devoirs militaires sont astreints les jeunes Autrichiens.

Le service militaire obligatoire commence à vingt ans et sa durée est de douze années, dont trois dans l'armée active, sept dans la réserve et deux dans la landwehr. A la suite des opérations annuelles du classement pour les différentes armes, les jeunes gens désignés par leur numéro de tirage au sort sont incorporés dans l'armée active; les numéros suivants, dans la réserve de recrutement pendant dix ans et deux ans dans la landwher; les derniers numéros, dans la landwehr pendant douze ans. En outre, tous les hommes de 19 à 42 ans, qui ne font partie ni de l'armée active et de sa réserve ni de la landwehr ou des landesschützen, sont classés dans le *landsturm* qui fait partie intégrante des forces militaires de l'empire et est organisé comme la landwehr.

Les jeunes gens dispensés ou exemptés du service militaire en temps de paix sont tenus de verser une somme de 1 à 100 florins pour chaque année de service qu'ils ne font pas. Les jeunes gens qui ont obtenu un certificat de fin d'études, ou qui satisfont à un programme déterminé d'examen, sont admis, à 17 ans, à contracter un engagement volontaire d'un an, en s'entretenant à leurs frais.

L'Autriche-Hongrie a institué de nombreuses écoles de cadets pour le recrutement de ses officiers et possède des écoles spéciales pour les différentes armes et services, ainsi que pour l'instruction des landwehrs; une école supérieure de guerre pour le recrutement de l'état-major.

NOTA. — Nous devons à l'obligeance de notre ami, le

colonel Dally, communication de l'intéressant résumé que voici :

ARMÉE AUSTRO-HONGROISE

L'armée austro-hongroise comprend :

Infanterie. — 1° *Troupes actives :* 102 régiments, 102 sections d'état-major, 1 régiment de chasseurs tyroliens à 10 bataillons, 2 sections d'état-major de chasseurs tyroliens, 32 bataillons de chasseurs, 4 bataillons d'infanterie bosniaque; 2° *Landwehr cisleithane :* 22 régiments, 4 bataillons dalmates, 10 bataillons de landesschützen du Tyrol et des troupes d'état-major; 3° *Landwehr transleithane :* 28 régiments honved, 1 compagnie de Fiume et les troupes d'état-major; 4° *Troupes de dépôts :* 102 bataillons d'infanterie, 2 bataillons de chasseurs tyroliens, 32 compagnies de chasseurs de l'armée active, 82 compagnies de landwehr cisleithane, 10 compagnies de landesschützen, 28 bataillons de landwehr honved; 5° *Troupes du landsturm :* 87 bataillons de marche du 1er ban cisleithan, 130 bataillons du 2e ban et 92 compagnies de dépôt, 92 bataillons du 1er ban hongrois, 92 bataillons du 2e ban et 92 compagnies de dépôt. Au total, 1.440 bataillons ayant un effectif de 32.600 officiers et 1.380.000 hommes.

Cavalerie. — 1° *Troupes actives :* 41 régiments, 41 escadrons de réserve, 82 pelotons d'état-major; 2° *Landwehr cisleithane :* 6 régiments, 2 escadrons de landesschützen et l'escadron dalmate; 3° *Landwehr hongroise :* 10 régiments, 8 pelotons d'état-major, 3 régiments de réserve ; 4° *Troupes de dépôts :* 41 escadrons de dépôt actifs, 6 escadrons de landwehr cisleithane, 16 escadrons de landwehr hongroise et 19 états-majors de dépôt; 5° *Troupes de landsturm :* 40 escadrons hongrois et 20 demi-escadrons de dépôt. La cavalerie active comprend des dragons, des hussards et des uhlans; la landwehr et le landsturm, que des hussards. Au total, 479 escadrons ayant un effectif de 3.358 officiers et 88.263 hommes.

Artillerie. — 1° *De campagne :* 14 régiments de corps d'armée de 3 batteries lourdes et 2 batteries légères et un parc de munitions; 28 divisions à 3 batteries lourdes; 8 divisions à 2 batteries à cheval; 9 divisions à 3 batteries lourdes et un parc de munitions; 12 batteries de montagne. Les batteries lourdes sont à 8 pièces, les batteries légères à 6 et les batteries de montagne à 4 pièces. 28 batteries de dépôt. Au total, 1.597 officiers, 90.578 hommes, 1.748 canons; 2° *De forteresse :* 60 compagnies groupées en 12 bataillons, 12 compagnies de dépôt et

6 batteries de montagne de dépôt. Au total, 517 officiers et 18.007 hommes; 3° une compagnie d'ouvriers et des dépôts.

Troupes techniques. — 1° Un régiment de chemins de fer et des télégraphes à 8 compagnies et un dépôt : 111 officiers, 4.516 hommes ; 2° *Génie : 10 compagnies actives, 14 compagnies de réserve* et 10 compagnies de dépôt : 338 officiers, 13.823 hommes, non compris le personnel des parcs et les commandements et directions du génie ; 3° *Pionniers :* un régiment à 5 bataillons, 5 compagnies de réserve, 5 réserves de matériel, 5 compagnies de dépôt et 2 dépôts mobiles : 181 officiers *et 7.092 hommes.*

Train. — 900 officiers et 43.130 hommes.

Frontière autrichienne (côté russe).

CHAPITRE II

De Vienne à Odessa.

La Nordsbahn. — Le portier de gare en Suisse, en Allemagne, en Autriche, en Russie.— « Avez-vous un passeport? »— Une histoire instructive — De la lettre diplomatique et de ses effets. — Au consulat à Vienne. — Complaisance de M. le chargé d'affaires de France. — Heureux dénouement d'une funeste aventure. — Les wagons autrichiens. — Entre Français. Les Français voyagent. — La Hongrie et la Galicie. — La frontière austro-russe. A Podwoloczisk. — « On n'entre pas! » — Un instant critique. — L'innocence reconnue. — Moralité de cette histoire. — Pas de Zola! — En Russie. Toujours la steppe... — Aux gares. — Odessa.

C'est par la jolie gare du Nord à l'architecture gothique: (Nordsbahn) que l'on quitte Vienne pour Odessa. Le gai dimanche de Vienne ne m'avait pas fait oublier le nécessaire.

Avant de passer au Prater les agréables heures de flâneries que j'ai dites, nous allâmes demander au portier de la gare des renseignements exacts sur le départ des trains.

Le portier est dans tous les chemins de fer d'Autriche, d'Allemagne et de Russie, un personnage important, dont nous n'avons pas en France l'équivalent. Vêtu d'une capote galonnée, avec la casquette d'un concierge d'hôtel, il est à la disposition des voyageurs pour leur fournir des renseignements. Circulant dans les salles d'attentes ou stationnant à la porte de la gare, il appelle les voyageurs quand ils doivent monter en voiture; garde les paquets à main qu'il met dans sa loge, recoit les lettres, etc. Le portier de la gare est un agent fort utile, intermédiaire vivant et toujours plein d'obligeance entre le public et les Compagnies.

Le portier du chemin de fer du Nord, à Vienne, bien connu de tous les voyageurs, est un polonais de Galicie, à grande barbe blonde, parlant très bien le français et fort intelligent. Il me donne avec beaucoup de complaisance les renseignements nécessaires. Le train direct, — service d'hiver — qui part demain lundi à midi précis arrivera à Odessa mercredi matin à huit heures du matin.

Le paquebot de la mer Noire part le lendemain jeudi à trois heures de l'après-midi d'Odessa pour Batoum, en faisant les escales d'Eupatoria, Jalta, Sébastopol, Kertch, etc.. Le bateau suivant, qui part d'Odessa le samedi, arriverait au Caucase trop tard pour prendre sur la mer Caspienne le bateau du 21 mai, terme limite, qui emmènera à Ouzoun-Oda, sur la côte turkomane, les derniers invités du général Annenkow pour l'inauguration, toujours fixée au 27 mai (15 mai russe).

Il faut partir demain lundi pour être à Odessa mercredi sans faute, si l'on veut trouver la correspondance d'Asie.

La ligne suivie est par Lemberg et Cracovie. Nous trouverons la frontière russe à Podwolcziska. Puis tout à coup :

— Vous avez votre passeport?

— Non! Je n'en ai pas besoin...

— Vous ne passerez pas!

— Comment! Avec une lettre diplomatique?...

— Sans passeport vous n'entrerez pas en Russie.

Et le portier, homme d'expérience, nous raconte une série d'aventures désagréables arrivées à plusieurs personnes, parmi lesquelles des diplomates de carrière, connus personnellement des officiers de gendarmes et qui avaient perdu ou simplement oublié leur passeport. Ils ont été retenus à la frontière russe jusqu'à ce que la pièce indispensable leur fût parvenue... Je sens mes cheveux se hérisser sur ma tête, car je n'ai pas de passeport... à la suite des circonstances que voici.

Avant les pénibles vexations en Alsace-Lorraine de ces derniers mois relatifs aux passeports, ce vieil usage était depuis longtemps tombé en désuétude. J'en appelle à tous ceux de mes compatriotes qui ont voyagé pour leurs affaires en Angleterre, en Belgique, en Hollande, en Danemark, en Suède, en Norvège, en Allemagne ; comme en Italie, en Espagne, en Portugal, aux Etats-Unis, dans l'Amérique du Sud, etc., ont-ils jamais depuis dix ans, sauf pour leur agrément personnel, fait usage de passeport?

En Russie c'est différent, un passeport, est nécessaire. Pour diverses raisons dont la première est une mesure de surveillance — fort platonique en somme, car j'imagine que là comme ailleurs les gens dangereux ont toujours des papiers en règle — la présentation du passeport est exigée à la frontière. En outre, dans chaque ville où vous passez, il vous est réclamé par l'hôtelier, qui autrement risquerait de se voir mis à l'amende et en cas de récidive de voir sa maison fermée; est envoyé au bureau de la police qui prend soigneusement note des indications que renferme le passeport et vous le retourne après visa.

Pour sortir de l'Empire, il faut, comme pour y entrer, une autorisation spéciale demandée par le voyageur aux autorités russes dans la dernière ville où il séjourne. Les maîtres d'hôtels se chargent généralement de ces démarches.

Informé de ce qui précède, j'étais allé, avant de quitter Paris, demander au Ministère des Affaires étrangères un

passeport diplomatique qui, dans les conditions spéciales où je me rendais en Asie, avait sa raison d'être. Le haut fonctionnaire que je vis me reçut avec affabilité, m'expliqua que le passeport diplomatique était réservé aux seuls agents du ministère et aux personnes chargées d'une mission officielle du département, etc.

Au fond, ceci n'est pas tout à fait exact.

Si je voulais être méchant je raconterais qu'en ces dernières années des passeports diplomatiques ont été délivrés pour la Russie à certains voyageurs français, qui n'étaient ni agents du département des affaires étrangères, ni chargés de mission, et auxquels par surcroît sont arrivées des aventures... ridicules. Il ne faut jamais prêter à rire aux étrangers!

Comme dédommagement, le haut fonctionnaire, qui est doublé d'un homme fort aimable, m'offrit pour mon voyage la « Lettre diplomatique ».

— Elle procure les mêmes avantages, que le passeport diplomatique. Nous la réservons aux Français « de distinction » qui voyagent à l'étranger.

De distinction! Il y a là de quoi chatouiller l'amour-propre. Voici d'ailleurs le texte même de la lettre ; il est éloquent.

MINISTÈRE
DES
AFFAIRES ÉTRANGÈRES
—
Cabinet du Ministre
-o-o-

Paris, le ....

MESSIEURS LES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES
DE FRANCE EN .....

MONSIEUR,

Cette lettre vous sera présentée par M. ....., qui se rend à ....., en passant par .....

Bien qu'en sa qualité de Français M. ..... soit assuré de trouver auprès de vous un bienveillant accueil, je vous prie de lui prêter, le cas échéant, vos bons offices dans la mesure de vos attributions.

Recevez, Monsieur, les assurances de ma haute considération.

Le Ministre des Affaires étrangères.

Une lettre pareille, toute entière écrite à la main, d'une belle écriture bien large, avec une encre bien noire, signée du ministre lui-même, ornée de deux cachets rouges... Voilà plus qu'il n'en faut, n'est-ce pas, pour inspirer une confiance absolue au voyageur sans défiance.

Cependant — l'avouerai-je — même après la lettre, il me restait encore quelque doute.

— Cette lettre est excellente pour les agents français et tiendra lieu, dites-vous, de passeport... Mais au près des fonctionnaires russes ?

— C'est la même chose. Nous en avons déjà délivré plusieurs...

Que faire? S'incliner. Après tout, me dis-je, c'est peut-être une forme « très distinguée » du passeport....

La logique implacable du portier de la gare du Nord me faisait tout à coup voir la réalité des faits. Elle n'était pas gaie. Me voyez-vous arrêté à la frontière russe; même un seul jour ?... Un seul jour de retard, c'était le bateau d'Asie parti, le voyage manqué!... etc.....

La matinée du lundi devait suffire à me mettre en règle. A neuf heures du matin j'étais à la chancellerie de France, au palais de l'ambassade. Un écriteau indique les heures où le bureau est ouvert : « *De une heure à trois heures de l'après-midi* ». — Jamais il n'y a personne en dehors de ces heures, ajoute obligeamment le concierge. » Je demande où demeure le consul. M. le Consul est absent de Vienne.

« De une heure à trois heures de l'après-midi ! « Voilà sans doute des heures bien commodes pour les fonctionnaires n'aimant pas à se lever de bonne heure, mais bien gênantes pour les gens d'affaire ou les Français de passage. Il y a même là, vis-à-vis de nos compatriotes, un sans-façon que nous signalons à l'attention de ceux qui dirigent nos consulats (1).

---

(1) J'ai tenu à m'informer d'une manière précise avant de quitter Vienne des heures où est ouvert le Consulat d'Allemagne : « De huit

Notre chargé d'affaires à Vienne en l'absence de l'ambassadeur M. Decrais est M. le marquis de Montmarin. J'étais allé le saluer la veille sans me douter que j'aurais le lendemain même recours à ses bons offices. Je vais le trouver chez lui et le mets au courant de mon embarras. Avec une bonne grâce extrême il fait alors tout ce qui dépend de lui dans ce cas pressé. Il me recommande par une lettre écrite sur du papier de l'ambassade où, après s'être porté garant pour moi, il explique que le temps matériel m'a manqué à Vienne pour me procurer un passeport afin d'arriver en temps utile en Asie, à l'inauguration du chemin de fer de Samarkand.

Il me reste à obtenir le visa du consul général de Russie. Avec la lettre de notre chargé d'affaires, ce sera facile.

Je trouve M. Goubastow déjeûnant à la gare avec un de ses compatriotes, secrétaire d'ambassade que j'ai eu la bonne chance de connaître à la légation de Russie à Berne, il y a deux ans, le très aimable M. de Zybine, qui rentre en Russie avec sa femme.

Fixé sur mon identité M. Goubastow me promet de télégraphier à la frontière et je monte en wagon, félicité par mon ami Szilanyi et par le portier de la gare, rassurés à mon égard et satisfaits de l'heureuse issue d'un événement inquiétant.

Les wagons des chemins de fer autrichiens affectés aux trains express sont aussi confortables que les wagons russes. Un couloir central permet de circuler et les voitures communiquent entre elles par des ponts comme dans les trains suisses. Les premières classes sont fort bien aménagées. Chaque voyageur a à sa disposition un véritable fauteuil-lit qui se transforme la nuit venue en une chaise longue et permet d'allonger les jambes et de prendre la position horizontale.

---

heures à midi, et de une heure à sept heures du soir ». Sans commentaires !

Trois messieurs occupent déjà le compartiment. Chacun s'est installé de son mieux.

Voilà qu'en casant les sacs de nuit et les couvertures de manière à nous gêner mutuellement le moins possible, après quelques mots échangés, nous découvrons avec satisfaction que nous sommes tous les quatre « Français ».

On ne dira plus que les Français ne voyagent pas...

Deux de ces messieurs sont deux grands industriels de Roubaix qui font leur voyage annuel en Russie. Chaque année, au printemps, ils vont en Crimée acheter eux-mêmes chez les propriétaires, dans les villages, les laines de choix qui, chargées ensuite sur des bateaux à Kherson, Nicolaïew et Odessa pour Dunkerque, vont approvisionner la fabrique de Roubaix. Ce voyage pénible dure chaque année deux mois dans la Crimée et le Kouban. Mais nos compatriotes sont sûrs de leurs achats et savent qu'ils livreront à leurs clients un produit de première qualité.

Le troisième français est un jeune mécanicien de marine élevé en Russie, qui revient du Tonkin son service militaire terminé et qui, avant d'y retourner pour son compte, va embrasser son père, négociant français établi depuis vingt ans en Crimée, où ses affaires prospèrent. Ces messieurs parlent le russe couramment, et seront bien utiles à leur compatriote au cours du voyage.

Le chemin de fer du Nord nous amènera en trente-six heures à Odessa.

Par les larges baies vitrées du wagon le pays se déroule à nos yeux avec ses aspects variés. C'est une promenade en voiture à travers l'Europe orientale. Nous traversons ainsi la Hongrie et la Galicie. Riches d'abord, les champs s'appauvrissent de plus en plus. Ce sont des terres froides et stériles ; de vastes étendues d'eau apparaissent entre les tourbières. Les habitations, misérables huttes en pisé, couvertes de chaume, rampent vers le sol, disant assez la misère des habitants. Parfois, à grande distance, apparaît le toit pointu d'un clocher.

A Cracovie, le buffet est plein d'animation. Un nouveau régiment de cavalerie est arrivé le matin sur la frontière. Les officiers prennent leur repas ou fument en causant bruyamment. Du reste on ne croit pas à la guerre — du moins pour le printemps.

D'importants travaux de fortifications viennent d'être achevés à Cracovie. La capitale de la Galicie qui jouera un rôle important dans une guerre future et ne possédait autrefois que quelques ouvrages extérieurs peu propres à la défense est devenue depuis l'hiver dernier une forteresse de premier rang. Des forts détachés ont été construits autour de l'enceinte continue. L'un d'eux pousse ses glacis presque jusqu'à la frontière russe. La ville de Cracovie elle-même a été pourvue d'un retranchement dont la base repose sur la rive gauche de la Vistule et auquel de nombreux ouvriers travaillent en ce moment avec une activité fiévreuse. Partout des postes sont installés pour tenir les curieux à l'écart. Des détachements de troupes de chemins de fer construisent les chaussées qui conduisent aux nouveaux forts et posent des rails. Des soldats du génie établissent des communications télégraphiques formées simplement de fils qui reposent sur les arbres de la chaussée. En outre on construit en hâte des chemins de ronde, des palissades, des baraquements, etc., comme si l'on s'attendait à une prochaine attaque de l'ennemi.

La frontière est toute proche, à moins de deux kilomètres. Des détachements d'infanterie russe et de cosaques à cheval parcourent en tous sens cette région, observant tout ce que les Autrichiens préparent pour recevoir les Russes le cas échéant. Je songe instinctivement aux travaux de Belfort.

Comment abstraire son esprit des préoccupations militaires?

Il est à l'heure actuelle si fort question d'un conflit possible entre l'Autriche et la Russie que, puisque nous passons à la frontière de ces deux pays, il peut être inté-

ressant de jeter un rapide coup d'œil. Ce ne sera malheureusement pas inutile.

L'Autriche touche par la Galicie et la Bukowine à la Russie dont les provinces frontières sont : la Pologne, la Volynie avec la Polésie, la Podolie et la Bessarabie.

Les Polonais autrichiens étaient, il y a quelques années encore, de fidèles sujets de l'Empire et formaient sur cette frontière une avant-garde dévouée. Mais ce n'est pas un résultat des moins curieux de l'évolution des idées en ces derniers temps. Les Polonais autrichiens tendent depuis quelque temps à se rapprocher des Russes. Quand aux Ruthènes qui occupent le sud-est de la Galicie, ils ont été toujours sympathiques aux Slaves de Russie.

La Galicie et la province russe de Volhynie, qui sont comprises entre la grande chaîne des Karpathes et les immenses marécages de la Polésie forment une communication naturelle entre les plaines de la Russie méridionale et de l'Europe occidentale.

Les peuples de l'Asie centrale, au berceau desquels nous nous rendons en ce moment, ont jadis dans leurs migrations traversé cette région. Les chemins des invasions sont les routes naturelles. Là où roulèrent les chariots attelés de bœufs; où résonnèrent le sabot des chevaux, les pas pesants des soldats d'Attila et de Gengis-Khan sont aujourd'hui installés des chemins de fer très importants qui mettent en communication l'Europe orientale avec le reste du continent et dont l'importance s'est encore accrue depuis que les chemins de fer turcs sont entièrement raccordés aux chemins européens.

La guerre entre la Russie et l'Autriche-Hongrie pourrait avoir, en Russie, deux théâtres : la Pologne d'une part, la Podolie de l'autre.

La Pologne russe, dont le centre est Varsovie, est la partie la plus vulnérable de la Russie. Cependant, nous l'avons dit, aujourd'hui la Russie en cas de guerre n'a plus à redouter, comme autrefois, une insurrection polo-

naise. La tactique des Autrichiens serait sans doute d'envahir le territoire russe, d'autant plus que Cracovie est toute proche de la frontière.

La route Cracovie-Kielce-Radom serait vraisemblablement la direction suivie par la principale armée autrichienne. Au nord de Cracovie s'étend un vaste plateau déchiré par des ravins et des chemins creux, des vallées profondes et des ravins encaissés. Ces accidents du sol en font une contrée particulièrement propre à la guerre de partisans. Les insurgés de 1863 surent profiter de ce terrain pour y livrer un combat sanglant à l'armée autrichienne dans les environs de Miechow.

Sans entrer dans des détails qui dépasseraient les limites de cette digression, ajoutons que les Russes ont construit récemment sur cette frontière des chemins de fer stratégiques d'une grande importance. : les lignes Biélostok-Varsovie, Brest-Litovsk-Varsovie et Kowel-Lublin- Ivangorod. Cette région paraît désignée pour la concentration des armées russes sur la frontière occidentale.

Ce pays est une région de marais et de forêts telle que nous l'avons vue du chemin de fer. C'est un sol pauvre, habité par une population clairsemée; sans routes; absolument impraticable en automne et au printemps, et couvert, lors de la fonte des neiges, d'une nappe d'eau de 40 à 60 centimètres de profondeur. Les villages sont bâtis dans des espaces étroits qui s'élèvent légèrement au-dessus du reste de la contrée : véritables îlots. Dans cette région difficile a été achevée récemment une voie ferrée stratégique très importante qui complète une des lignes que nous avons citées tout à l'heure: celle qui conduit de Brest-Litovsk à Goryn, en suivant la rive gauche du Pripet.

Pour terminer, disons que la frontière occidentale de la Russie, qui présente un développement total de 2,800 kilomètres, forme une saillie très prononcée sur les territoires de la Prusse et de l'Autriche. Mais cette situation, avantageuse dans une guerre avec un seul ennemi, devient

défavorable si la Russie doit combattre deux alliés. Les avantages du début appartiendront donc à celui qui aura concentré ses armées le plus rapidement. Voilà pourquoi la Russie avec son immense développement de frontières, est obligée d'entretenir des forces supérieures à celles des puissances voisines.

Au delà de la frontière, la Russie est protégée par l'immensité de son territoire. Les deux objectifs de l'ennemi, Moscou et Saint-Pétersbourg, sont à environ douze cents kilomètres de Varsovie. Et, même après la prise d'une de ces capitales, la résistance ne serait pas à bout, comme l'ont montré les évènements de 1812.

Dans la direction de Saint-Pétersbourg, l'ennemi trouverait les obstacles suivants :

1° le Niémen, dont le passage n'est pas sans offrir de grandes difficultés et en arrière duquel l'armée russe pourrait se concentrer autour de Vilna ;

2° La Dvina;

3° Au nord de Pokov, le pays difficile, semé de marécages, resserré entre le lac Peipous et l'Ilmen.

Dans la direction de Moscou, une armée autrichienne et austro-allemande rencontrerait les obstacles suivants, qu'eut à surmonter Napoléon en 1812 :

1° Le Niémen;

2° La Bérézina;

3° Les positions de Vitepsk, au coude de la Duna et de Smolensk, sur le Dniéper;

4° la position de la Moskowa.

Les forteresses russes destinées à arrêter une invasion venue de l'ouest peuvent se partager en trois groupes : 1° les places de la Pologne avec le grand quadrilatère (1) ;

---

(1) Les places qui constituen le grand quadrilatère sont : Varsovie, Ivangorod, Novo-Georgiensk sur la Vistule et Brest-Litovsk sur le Boug. Elles ont été créées ou organisées après les événements de 1831 et avaient été spécialement destinées au début à maintenir la population. Ce sont des forteresses purement militaires, sans population civile, sauf tou-

2° les places de Podolie et de Bessarabie ; 3° en arrière de la frontière, le grand camp retranché de Kiew.

Mais terminons ici cette digression géographique et militaire, qui a pour excuses les interminables plaines de Podolie et les steppes de la petite Pologne que nous venons de traverser. Aussi bien nous voici à la frontière russe, Podwolocziska, où nous arrivons mardi matin à neuf heures.

Visite minutieuse des bagages, sans aucune malveillance ni aucune tracasserie d'ailleurs. Chaque voyageur comparait à son tour devant le capitaine de gendarmerie et présente lui-même son passeport. Je montre ma lettre de Paris et ma lettre de Vienne et, comptant sur la promesse de M. Goubastow, je tâche d'expliquer au capitaine et à ses gendarmes qui — exception fâcheuse — ne comprennent pas un mot de français, que le consul général de Russie à Vienne a dû leur envoyer une dépêche à mon sujet qui me tiendra lieu de passeport... Les gendarmes ne comprennent pas et ne voient qu'une chose : un voyageur qui n'est pas en règle.

Fort heureusement un Grec parlant à la fois russe et français vient à mon aide, et aussi nos compatriotes. Le malentendu va être dissipé...

Mais non ! Aucune dépêche n'est arrivée. Le cas se complique. Le consul général de Russie à Vienne a-t-il oublié ? A-t-il (c'est probable) télégraphié à la frontière vers Varsovie ? Toujours est-il que je ne suis pas en règle et ne pourrai entrer en Russie....

Je fais grâce à mes lecteurs du quart-d'heure très désagréable que j'ai passé là.... Il me faut louer sans réserve la courtoisie, le tact, l'intelligence et la complaisance du capitaine de gendarmerie. Heureusement mon nom ne lui est pas inconnu. Après s'être assuré de mon iden-

---

tefois Varsovie. Pour deux d'entre elles, Novo-Georgiens et Brest, on a déplacé la population civile et on l'a transportée dans les localités voisines. Ivangorod a été élevé sur un territoire inoccupé.

tité à l'aide des pièces que j'avais emportées avec moi : en particulier une lettre du général Annenkow ; mis au courant du motif de mon voyage et de l'urgence qu'il y a à ne pas perdre un jour, il consent à laisser fléchir la lettre de sa consigne pour n'en retenir que l'esprit. Après que j'ai télégraphié moi-même à Vienne, il télégraphie au gouverneur militaire de Kiew pour l'informer de ce qui se passe et l'aviser qu'il m'autorise à entrer en Russie. Il me prie de faire régulariser ma situation en arrivant à Odessa. Ah ! oui ! certainement....

Que le capitaine reçoive ici, de nouveau, l'expression de ma sincère reconnaissance. Je la lui ai déjà manifestée au retour, mais ce n'est pas assez. Détail curieux, c'est de la bouche même du capitaine que j'ai appris à la frontière russe, à mon retour, la mort de l'empereur Frédéric.

Moralité. Quand vous voyagerez, prenez toujours un passeport... même quand le chef de cabinet du ministre des affaires étrangères vous dira qu'il est inutile !

La visite des bagages continue. L'attention des douaniers et des gendarmes se porte particulièrement sur les livres. A une demande de moi accompagnée d'une mimique expressive à l'officier de gendarmerie qui est devenu mon ami et qui ne parle pas français, le capitaine répond gravement : « Milezola ! » Je ne comprends pas ce mot russe. Mes compatriotes m'expliquent alors que les agents du gouvernement font la chasse aux livres d'Émile Zola. Qu'ils se rassurent. Je ne porte pas en voyage les œuvres du grand romancier.

Les armes sont aussi l'objet d'une prohibition. Une autorisation spéciale est nécessaire pour entrer en Russie les armes de chasse et de guerre. Je n'avais pas cette autorisation. En conséquence, mon revolver m'est retenu. On m'informe courtoisement qu'il sera renvoyé en Autriche à la personne que je désignerai. Je donne l'adresse de l'ami Szilyani, à Vienne. Effectivement, le pistolet lui a été fidèlement retourné quelques jours après.

Maintenant que j'en ai fini avec les tribulations de frontière, jetons un coup d'œil sur le pays où nous entrons.

Dès qu'on a mis le pied dans la Russie du Sud, il semble qu'on ait déjà quitté l'Europe. C'est vraiment ici un monde à part. A droite et à gauche la steppe nue, aussi loin que la vue peut s'étendre. Aux stations, une architecture spéciale, des inscriptions aux caractères étranges, des uniformes asiatiques. Des soldats à la longue capote grise vont rejoindre une garnison éloignée; les moujicks barbus et bottés : ici tout le monde est botté — ont la chemise rouge du paysan russe ou le gilet de peau de mouton. Et toujours, toujours à chaque station, marchands d'eau-de-vie ou prêteurs d'argent, la lèpre de la Russie; des juifs polonais ou petits russiens, avides, râpés, sordides, mais maîtres du pays. Ils se promènent par petits groupes, reconnaissables à leur casquette de; soie à la lévite effilochée qui leur bat le talons et au parapluie, objet de grand luxe, qui ne les quitte jamais. Ils viennent rôder même autour du train pour voir s'ils ne pourront pas happer quelque chose.

A l'approche de la ville d'Odessa, les magasins à blé que nous avons rencontrés à toutes les stations sur la route deviennent de plus en plus considérables. Il y a là des approvisionnements énormes de la récolte dernière qui attendent encore leur lieu de chargement. Et on affirme que la récolte de cette année sera exceptionnelle. Nous avons traversé la gare des marchandises; nous entrons dans le hall vitré de la gare des voyageurs, splendide construction monumentale. Nous voilà à Odessa. Nous retrouverons pour un instant la civilisation dans cette ville cosmopolite dont le créateur a été un émigré français, le duc de Richelieu, gouverneur d'Odessa sous Napoléon Ier, plus tard ministre de la Restauration et qui fut en son temps (1817) un libérateur du territoire.

Avant-rade d'Odessa.

CHAPITRE III

Odessa.

Un consul excellent. Tout s'arrange! — Un souvenir à Déroulède. — Une bonne soirée. Notre colonie à Odessa. — Une ville dans la steppe. — Hadji-Bey et l'Impératrice Catherine. — Le duc de Richelieu véritable créateur d'Odessa.— Le comte Langeron. — La ville actuelle. — Le boulevard maritime; la rue Richelieu, l'Opéra. — Une générale lettrée. — Visite au maire d'Odessa. — Un Parisien, une galerie de tableaux, des objets d'art. — Première vue des soldats russes. — Une procession militaire. — Souvenir de l'Exposition d'Anvers en 1884. — Sur le « Volga ». — La Compagnie impériale de navigation à vapeur. — Importance croissante du port d'Odessa.

En arrivant à Odessa, mon premier soin est d'aller tout droit au consulat de France afin de me mettre en règle. Déjà le maître de l'*Hôtel d'Europe*, où nous sommes descendus mes deux compatriotes et moi, a demandé les passeports pour le bureau de police....

Le Consul de France est M. Cassas, un de nos agents les plus justement estimés à l'étranger. Nous avons un grand nombre d'amis communs. Je lui rappelle que

nous nous sommes vus autrefois à Tunis, avant la campagne, quand il était élève consul, du temps de M. de Botrmillau, de M. de Billing, puis avec M. Roustan, auprès duquel il a joué un rôle très intéressant. Il a été à Madagascar, chargé d'une importante mission diplomatique. Les fièvres maudites l'ont empêché de terminer ce qu'il avait très heureusement commencé. M. Cassas est revenu après sa guérison en Orient, où il a fait d'ailleurs la plus grande partie de sa carrière.

J'expose à notre consul mon cas spécial. Il me félicite d'abord d'avoir pu entrer en Russie sans passeport — ce qui est très rare.... Il croit, avec raison, que le titre de Français n'y a pas été indifférent. Un Allemand, un Italien, un Autrichien ne seraient certainement pas passés. Je veux le croire, d'autant plus que c'est une preuve de sympathie russe pour notre pays.

M. Cassas me donne séance tenante un passeport. Il est en termes excellents avec le gouverneur chargé d'apposer le visa russe indispensable. Il va lui écrire tout de suite, lui raconter les faits. Il ne doute pas d'un heureux résultat. Effectivement, grâce à l'obligeance empressée de notre consul j'ai reçu, quelques heures après, des mains mêmes de M. l'amiral Zeloni mon passeport français, visé, paraphé d'une longue inscription russe. J'étais autorisé, en allant à Samarkand, à voyager à travers l'empire Russe et mon voyage terminé à en sortir sans autre formalité.

J'ai su depuis que pareille aventure était arrivée à Deroulède, lors de son voyage en Russie, mais moins heureusement terminée. A son passage à la frontière, le président de la Ligue des Patriotes n'avait pas de passeport. On le retint. Il parla haut, voulut s'expliquer : vains efforts ! Il n'était pas en règle, voilà tout. Pendant ce temps le train, après l'heure consacrée à la visite des bagages, partait pour la Russie, laissant notre infortuné compatriote dans un Podvolocziska quelconque; une petite bourgade frontière sans ressource aucune ou il passa sinon quelques jours, au moins quelques heures

qui durent lui paraître fort longues, pendant qu'il faisait jouer le télégraphe dans toutes les directions pour se faire réclamer.

Le soir, à la table hospitalière de notre consul ou j'avais été gracieusement convié, j'ai pu lui exprimer tous mes remerciements. Je les lui renouvelle ici sincèrement. Dîner charmant d'ailleurs. Le consul de France habite l'extrémité de la promenade. Son balcon domine le port et la rade et on y a la plus belle vue d'Odessa. Il vit dans un appartement arrangé à l'orientale où se trouvent réunie et disposée avec un goût parfait la plus complète collection de tapis, de tentures, de portières, de coussins, de divans, de meubles arabes ou persans, de glaces, de soies, de broderies, de velours venus de tous les pays de l'orient musulman, sans parler des curieuses tentures de soie malgache rapportées de la grande île et données à M. Cassas par la Reine de Madagascar. Ce merveilleux musée oriental, le plus complet que puisse posséder un particulier, s'explique par ce fait que Mme Cassas est la fille de Mme la baronne Steiger, dame qui vit à Odessa avec ses enfants et dont le mari fut pendant vingt ans l'agent estimé de la Compagnie impériale russe à Constantinople.

Nous buvons à la santé de la France. La colonie française est ici nombreuse, prospère, laborieuse, occupée de négoce et d'industrie. Plusieurs de nos compatriotes occupent des situations importantes ; c'est une des meilleures colonies que nous ayons à l'étranger. Les paroles du consul font du bien au cœur. Les Français qui ont voyagé savent combien nous sommes peu gâtés à ce sujet.

Visitons rapidement la ville. Entourée de steppes immenses, de déserts sans fin, Odessa apparaît comme une terre promise, comme un oasis longtemps désirée. C'est une rentrée dans la civilisation. On y pénétre avec ce sentiment de joie qu'on éprouve à toucher le port après une longue navigation.

La ville s'élève en amphithéâtre sur un vaste plateau dont la base formidable plonge dans la mer Noire. Du haut de ces falaises escarpées, Odessa domine une vaste baie bien abritée des vents du sud, mais incomplètement de ceux de l'est et surtout du sud-est.

Odessa est régulièrement tracée, comme le sont en général les villes de la Russie. Elle est bâtie avec soin ; mais c'est surtout dans les quartiers qui s'approchent de la mer que s'élèvent les plus belles constructions. La longue terrasse qui domine le boulevard planté de beaux arbres, qui se réunissent en berceau et orné de riants parterres, rappelle la terrasse de Saint-Germain ou celle du « *Star and Garter* » le pavillon Henri IV de Richmond. Seulement, ici le panorama est maritime. Le boulevard est bordé de maisons élégantes, d'hôtels somptueux, de monuments : la Bourse, le Palais du gouverneur militaire, etc.... La falaise que couronne cette magnifique promenade s'élève à quatre-vingt-dix pieds au-dessus de la mer. Au centre de ce boulevard, dans l'axe de la rue Richelieu, la plus importante de la ville fréquentée du matin au soir par les promeneurs et par les commerçants affairés, se dresse la statue en bronze du duc de Richelieu. Dans le socle en marbre de la statue est resté un boulet rond envoyé par les flottes alliées en 1854, seul souvenir d'une époque disparue et depuis longtemps oubliée.

Au pied de la statue de Richelieu un escalier gigantesque de plusieurs centaines de marches, fait communiquer la terrasse avec le quai inférieur. Sous ces degrés, creusé dans le roc, un large tunnel voûté et éclairé au gaz donne passage aux chariots et aux équipages qui vont vers le port, appelés par les travaux et les affaires de chaque jour et qui ne veulent pas passer sur le quai.

Du haut de la terrasse, le port tout entier se déroule aux yeux avec ses nombreux bassins, les docks des diverses compagnies et les navires chargeant sans cesse des cargaisons de blé. Des trains de chemins de fer circulant cons-

tamment dans les deux sens donnent à ce spectacle une animation singulière. Ils vont et viennent dans toute la longueur du port, allant de l'extrême gauche, où est la gare des marchandises, située à mi-côte derrière la ville, jusqu'à l'extrême droite où se chargent les navires. Par suite de la différence des hauteurs de la gare et du quai, le chemin de fer circule sur deux voies indépendantes, élevées chacune de six mètres et constituées par de solides madriers. L'allée et la venue de ces trains en l'air, qui circulent dans les deux sens, spectacle nouveau en Europe, donne au port l'apparence d'un port américain.

Autre ressemblance avec les villes des États-Unis. Odessa n'a pas encore un siècle d'existence. Disons quelques mots de son histoire, à laquelle est lié le souvenir de deux français.

Sur le promontoire, où s'élève aujourd'hui la citadelle d'Odessa existait, peu d'années avant le siècle, une petite place forte turque, Hadji-Bey, qui dominait la mer aux confins du désert.

Un pacha, envoyé par la Porte, gouvernait cette bicoque placée comme un nid de mouettes sur la grève aride. Catherine II ayant résolu d'élever des places fortes sur les nouvelles frontières de son empire, Hadji-Bey fut désigné pour faire partie de cette ligne défensive, entre Ovidiopol, qui devait garder les bouches du Danube, et Tirespol, qui veillerait sur le cours du Dniester.

Une citadelle russe remplaça le vieux château musulman d'Hadji-Bey. De nombreux colons et marchands grecs, juifs, bulgares, petits russiens, vinrent s'établir sous le canon de la forteresse. Un an après sa création, la ville nouvelle comptait, dans ses cabanes alignées, près de quatre mille habitants.

Il fallait donner un nom à la ville. L'impératrice Catherine, qui avait des connaissances classiques, retrouva dans l'histoire des colonies grecques une ville : *Odyssosa* ou *Odyssos* (ville d'Ulysse), qui avait existé jadis non

loin de ces parages. La nouvelle colonie reçut, heureux présage, ce nom renouvelé des Grecs.

A la mort de Catherine, la colonie naissante fut oubliée de la métropole. En vain les habitants réclamaient à Pétersbourg les immunités commerciales promises comme à Revel et à Riga; la franchise de leur port. Ils n'étaient pas entendus. On les avait oubliés.

Ils tentèrent un jour, en bons commerçants qu'ils étaient, de séduire par un présent, rare paraît-il, à cette époque, la cour de Russie, Ils envoyèrent à l'empereur Paul, avec une supplique, trois mille oranges choisies parmi les plus belles qu'ils purent trouver. Le présent fut accueilli gracieusement. Pleins d'espoir, les gens d'Odessa présentèrent de nouveau leurs demandes de monopole et de franchise. On les leur retourna déchirées avec la qualification d'absurdes pour toute réponse.

A l'avènement de l'empereur d'Alexandre la fortune d'Odessa changea. Le duc de Richelieu nommé en 1803 gouverneur eut l'honneur d'attacher son nom à la fortune de la ville où son souvenir est resté vivant; où son nom est encore prononcé avec reconnaissance. Au moment de son arrivée elle avait neuf mille habitants. Quand après onze années d'un gouvernement tutélaire le duc de Richelieu quitta Odessa la population avait plus que triplé : la ville comptait trente mille âmes.

Une telle succession était lourde à prendre. Le comte de Langeron, nouveau gouverneur donné par l'empereur Alexandre aux habitants d'Odessa et qui joignit à son titre celui de gouverneur de la Nouvelle-Russie, continua l'œuvre de son prédécesseur. C'était un gentilhomme émigré, d'origine française, que la France répudie, car il a trop oublié lui-même ce qu'il devait à son pays d'origine. Il commandait une division russe à la bataille d'Austerlitz et fut accusé d'être une des causes de la perte de la bataille. En 1814, le comte de Langeron eut le triste courage de commander l'aile droite de l'armée de Blücher et de conduire un corps prussien dans sa patrie envahie.

Sous le gouvernement de cet étranger au service de la Russie la ville d'Odessa reçut les institutions intellectuelles qui manquaient encore à la jeune cité,.... Le lycée Richelieu, fondé à cette époque, eut pour premier directeur le respectable abbé Nicole et reçut en peu de temps un nombre considérable d'élèves. Un jardin botanique fut ouvert; un Français enseigna l'horticulture. Il planta les pépinières et fit d'heureux essais d'acclimation. Odessa eut ses imprimeries, ses journaux, ses assemblées d'affaires, de science, de plaisir. Pour devenir une ville élégante et polie comme elle avait été jusqu'alors une cité commerçante et laborieuse, il ne lui restait plus qu'un pas à faire.

Aujourd'hui Odessa cosmopolite et charmante est une des plus belles villes de la Russie. On y entend parler français partout. Les journaux arrivent. Les rues sont éclairées au gaz. La Zucchi, la gracieuse ballerine qui arrive de Saint-Pétersbourg où elle a remporté de grands succès après avoir été consacrée par les applaudissements parisiens l'année dernière, danse ce soir *Brahma* au théâtre impérial d'Odessa, le plus beau théâtre de la Russie, construit sur le modèle de l'Opéra de Paris, mais qui le surpasse par la richesse des revêtements de marbre et la décoration intérieure. Ce superbe théâtre a été construit et complètement terminé grâce à l'énergique acharnement de la municipalité d'Odessa, au premier rang de laquelle il faut placer le maire actuel, M. Marasly.

Avant de quitter Odessa, j'ai eu le plaisir, conduit par une aimable générale russe qui ne se contente pas d'être jolie femme, mais encore écrivain délicat, et qui fait voir aux lettrés un joli bas couleur azur, Mme Zenaïde Doubelt, d'aller rendre visite à l'aimable et intelligent maire d'Odessa. M. Marasly appartient à une des familles grecques les plus anciennes et les plus estimées de la ville. Il parle notre langue en parisien raffiné qu'il est, ayant à diverses reprises fait d'assez longs séjours en

France qu'il veut bien considérer comme sa seconde patrie. M. Marasly, qui possède des collections artistiques très intéressantes, en fait les honneurs avec une parfaite bonne grâce et une extrême simplicité. Comme je lui manifeste le plaisir qu'éprouve un Français à trouver dans sa galerie de nombreux tableaux de l'école française contemporaine : Daubigny, Rousseau, Jules Breton, Henner, Harpignies, etc.. M. Marasly m'apprend que pendant une période de plus de dix ans il achetait chaque printemps au moins deux tableaux importants au Salon à Paris. Des porcelaines, des bronzes, des meubles, de vieilles étoffes, etc.... remplissent son palais. Il est impossible de faire un plus intelligent usage d'une grande fortune.... Le maire d'Odessa a prêté la plus grande partie de ses objets d'art à une exposition rétrospective qui a lieu au Palais Gagarine au profit d'une œuvre charitable. On voit que Paris n'a pas le monopole de ces exhibitions intéressantes....

Avant que je prenne congé de lui, M. Marasly, resté parisien à Odessa, me met au courant des derniers faits-Paris annoncés par le télégraphe. C'est d'abord le banquet organisé en l'honneur de Henry Meilhac, le nouvel académicien par notre ami Raphaël Bischoffsheim ; puis les derniers faits et gestes de « l'élu du Nord », c'est ainsi qu'on appelle en ce moment le général Boulanger, dont la popularité intéresse beaucoup les Russes.

Mais il faut s'arracher à cet agréable entretien. Le sifflet retentissant du bateau à vapeur m'a déjà rappelé à la réalité du voyage. Il me crie comme au Juif-Errant : « Plus loin ! »

Accompagné du général Doubelt et de sa charmante femme, je me rends aussitôt à bord du « Volga », superbe vapeur russe de la Compagnie impériale de navigation, qui me conduira en cinq jours à Batoum par les escales de la mer Noire, dont quelques-unes consistent en un simple arrêt pour le dépôt des dépêches et qui sont: Eupatoria, Sébastopol, Ialta, Théodosie, Kertch,

Anapa, Novorossik, Thouaspè, Scotche, Adler, Goudhaout, le Monastère, Soukhoum-Kaleh, Otchemtchiri, Poti et Batoum.

La première étape est terminée. Le Caucase sera la seconde. C'est là que notre caravane, enfin groupée, se mettra en route pour l'Asie centrale et pour la noble, la sainte Samarkand, où nous devons nous trouver au plus tard le 27 mai, nouveau style (15 mai du calendrier russe).

Nous sommes arrivés au milieu des fêtes de Pâques, qui sont célébrées en Russie avec une grande solennité. En nous rendant au bateau nous rencontrons la procession. Les troupes de la garnison viennent d'aller chercher à l'église cathédrale l'image bénite de la Vierge et la promènent à travers les rues de la ville. Pour la première fois, je vois des troupes russes.

Les hommes, tous de taille élevée ont vraiment bonne tournure sous les armes. Ils ont le vêtement noir, caftan russe s'agrafant sur le côté ; le bonnet en peau de mouton et semblent pénétrés de la gravité de leur service. Je ne trouve pas sur leur visage la trace visible de mauvaise humeur des officiers et des soldats belges que j'ai vus accompagnant la procession de la Fête-Dieu à Anvers en 1886 pendant l'Exposition universelle.

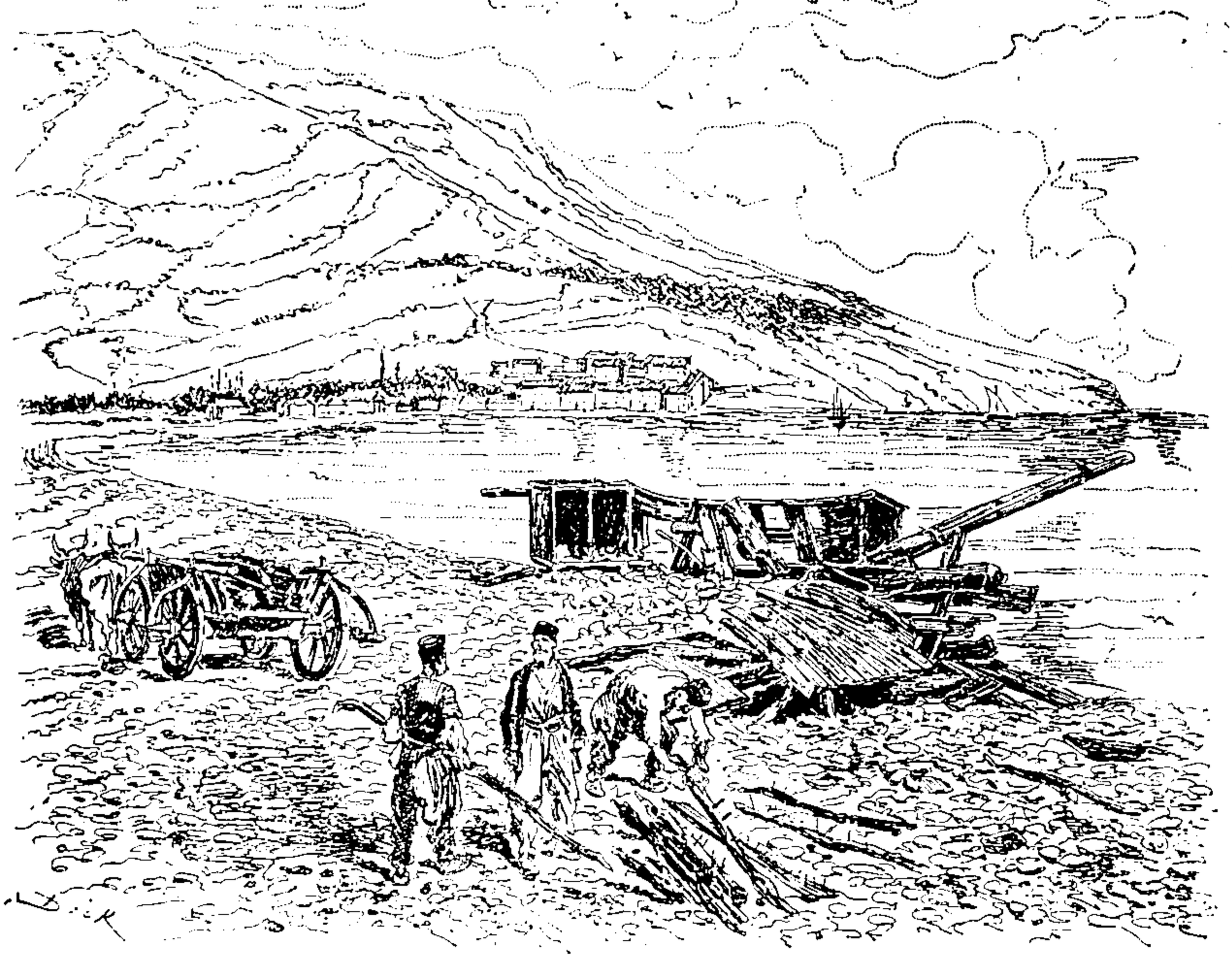
La Compagnie impériale de navigation à vapeur a deux départs par semaine.

Cette Compagnie privilégiée, a pour ainsi dire le monopole des transports.

La flotte des bateaux de voyageurs transporte une grande quantité de marchandises et fait un service régulier bihebdomadaire dans la mer Noire en toutes saisons et remonte dans la mer d'Azow jusqu'à Taganroc, aussitôt après la débâcle des glaces. Outre ces bâteaux fort bien aménagés, qui sont : le *Volga*, le *Pouchkine*, la *Princesse Olga*, le *Kotzebue*, la *Junon*, le *Czarewitch*, la Compagnie a une flotte de bâteaux de commerce exclusivement consacrés au transport des marchandises. Elle réalise de très brillantes affaires.

Le port d'Odessa fournit un fret assuré de retour (laines, grains) aux navires qui viennent apporter du charbon et sortent en suite de la mer Noire.

Cette année la récolte sera exceptionnelle en grains. Déjà l'année dernière elle a dépassé les espérances des agriculteurs. Malheureusement tous les blés ne sont pas encore vendus.



Ialta en 1839 (d'après Raffet. Voyage du prince Demidow).

CHAPITRE IV

LA CRIMÉE

Eupatoria-Ialta. — Les escales de la mer Noire.

Nouvelles de l'Asie centrale. — Funeste aventure du Divan Béghi à Bokhara. — En Mer. — L'alphabet cyrillien et la langue russe. — Guides de la conversation. — La cuisine russe. — Navigation hauturière. — Les côtes de Crimée. — Eupatoria. — Ialta. — Paysage. — Bains de mer criméens. — Palais impériaux. — L'Impératrice Catherine et la vigne. — Vins de Crimée. — La 16e division d'infanterie détruisant le phylloxera. — En Russie, qui veut la fin, assure les moyens!

Au moment de monter en bateau, à Odessa, me sont parvenues des nouvelles de l'Asie centrale. Le général Annenkow est en ce moment à Kermineh au delà de Samarkand. Il préside aux derniers préparatifs des grandes fêtes qui auront lieu à l'occasion de l'inauguration de la ligne du chemin de fer, fêtes auxquelles seront convoqués les princes indigènes des Khanats environnants : Khiva, Bokhara et Khokand.

Le pauvre Divan-Beghi, ministre des finances de l'émir

de Bokhara, n'assistera pas à nos réjouissances. Il avait reçu dernièrement deux coups de revolver d'un contribuable récalcitrant auquel il réclamait pour la troisième fois ses impôts payés. Le ministre, atteint dans l'aine droite, a eu le temps d'expirer pendant qu'on accomplissait auprès de l'émir les formalités nécessaires pour qu'un médecin chrétien, le médecin russe du général Annenkow pût donner ses soins à un fonctionnaire mahométan. C'était, paraît-il, un gai compagnon quoique musulman. Un malheur est si vite arrivé, surtout en voyage !

Nous allons rester en mer pendant quatre jours, car nous avons encore le service d'hiver, c'est-à-dire que le bateau qui nous porte fait toutes les escales de la mer Noire : Eupatoria, Sébastopol, Yalta, Théodosie, Kertch Soukoum-Kaleh, Poti et Batoum.

C'est seulement après les fêtes de la Pâque russe qui s'achèvent en ce moment, que le service d'été est direct une fois par semaine d'Odessa au Caucase. Nous arriverons à Batoum seulement mardi matin.

J'appréhendais un peu, je l'avoue, cette navigation de cinq jours, livré sans défense à une langue inconnue et aussi à la cuisine russe, sur des bateaux qui ne rappellent que de loin, il faut l'avouer, par le confortable et le service, les superbes paquebots de nos compagnies maritimes.

J'avais tort. Et je me félicite décidément d'avoir pris pour aller en Asie centrale le chemin des écoliers.

Le hasard est un grand aide pour le voyageur qui sait s'en servir. Il s'est présenté pour moi sous la forme d'un jeune ingénieur français parlant très bien russe, habitant le Caucase où il dirige une importante exploitation de forêts. Il y a d'ailleurs au Caucase une quantité d'affaires intéressantes pour les capitaux français, et nous ne saurions trop engager nos compatriotes à aller les étudier sur place. Aimable, causant, spirituel, instruit, M. Philippon, ancien élève de l'Ecole centrale, a été pour

moi une véritable providence et je le quitterai avec peine.

Aussi c'est à regret que me revient à l'esprit le paradoxe que j'ai entendu émettre par un compositeur français. Il prétend que le meilleur compagnon de voyage est souvent celui qu'on rencontre, avec lequel on s'accorde dès les premiers mots. Il est charmant, met son expérience des hommes et des choses à votre service. Son commerce est agréable et vous vous prenez à aimer cet inconnu. Puis il vous quitte juste au moment où, devenu votre ami, il allait se montrer peut-être indiscret, égoïste, désagréable et grincheux. Plus tard, si vous vous revoyez, avec quelle joie vous vous rappellerez les instants charmants passés ensemble et qu'aucun nuage n'a ternis. Voilà un ami véritable !

Si beaucoup de Russes parlent français, n'ayant jamais été en France, en revanche peu de Français parlent russe sans avoir été en Russie. Il y a de ce double fait une excellente raison. La langue russe, qui a trente-six lettres, est beaucoup plus compliquée que les langues occidentales, comme le français, l'anglais et même l'allemand. Elle assemble et prononce distinctement deux, trois, quatre consonnes les unes après les autres et donne promptement à celui qui la parle une gymnastique vocale qui rend aisées à parler les autres langues moins difficiles et dont le russe possède tous les sons.

D'autre part, la langue russe parlée sur toute l'étendue de l'Empire, en Europe et en Asie, n'est guère employée hors des frontières comme le Français, l'Anglais et l'Allemand. Il en résulte pour les étrangers un intérêt moins grand de parler une langue qui n'est encore ni celle des lettres, ni celle des affaires, ni celle de la diplomatie.

C'est aux apôtres Cyrille et Méthode, qui évangélisèrent le monde slave au neuvième siècle de notre ère, que la Russie doit de posséder un alphabet et une écriture spéciale. Saint Cyrille, qui fut un savant et mourut évêque, avait vécu longtemps à Constantinople. Il appropria les

caractères grecs à la langue slavonne et créa un alphabet de vingt-huit lettres qu'il modifia selon les pays. Les Bulgares, les Serbes, les Slavons, les Slaves orientaux adoptèrent successivement cet alphabet qui, modifié dans le fond, resta le même et qui a conservé le nom d'*alphabet Cyrillien*. Les langues russe et serbe en sont les plus importants dérivés. Cette écriture spéciale, avec ses caractères mi-grecs et mi-slaves a été, à notre avis, une des causes qui ont maintenu pendant si longtemps la Russie en dehors du mouvement occidental.

Pour l'étranger qui voyage en Russie, c'est autre chose. Malgré tout ce qu'on a pu dire, les Russes en Russie parlent russe. Ceux qui parlent français sont l'exception. On a la chance de les rencontrer précisément lorsqu'on n'en a pas besoin. Il est donc indispensable de se munir au départ d'un de ces ouvrages portatifs, à l'usage spécial des voyageurs, qu'on appelle : « Guides de la Conversation ».

Ces petits livres renferment, avec les mots les plus usuels, d'un usage courant dans la langue du pays, les phrases que le voyageur aura l'occasion de prononcer pour se tirer d'affaire au cours du voyage.

Mon cher maître et ami, J.-J. Weiss, a raconté il y a deux ans, dans un charmant livre de voyage : *Au pays du Rhin* rempli d'esprit, d'exactitude, de bon sens et de sage philosophie comment, au moment de monter en wagon pour l'Allemagne, il avait, à la gare de *l'Est*, à Paris, voulu acheter un guide de la conversation.

« Je demande à l'un des libraires de la gare un volume qui a pour titre : *Dialogues Français-Allemands*. La marchande me dit : « Je tiens des dialogues Français-Anglais ». Je vérifie. En effet, elle en tient. La marchande ajoute : « Je tiens aussi des dialogues Français-Italiens ». Je regarde son étalage. En effet, elle en tient. La marchande conclut : « Mais je ne tiens pas de dialogues Français-Allemands ». Je cherche; elle cherche. En effet, elle n'en tient pas. « Si pourtant les dialo-

gues Français-Italiens pouvaient suffire à monsieur?... »

N'est-ce pas un détail admirable.

Instruit par l'expérience de M. Weiss je n'ai pas attendu d'être à la gare de l'Est, par laquelle on va en Russie, au moment de monter en chemin de fer, pour me procurer des dialogues Français-Russes qui avaient peu de chance de s'y trouver.

Je me suis procuré avant de quitter Paris, dans une librairie spéciale, un *Petit manuel Russe à l'usage des Français*. Je n'y ai d'ailleurs pas perdu, comme vous allez voir!

Jusqu'à présent, je n'ai pas eu besoin d'étudier ce petit livre, voyageant avec des Français qui parlaient russe et demandaient pour moi au buffet des gares les aliments indispensables à la nourriture : *kleb*, *vino*, *veda*, *pivo*, *borg*, *meaço*, *malako*, *ikra*, *kôfé* — pain, vin, eau, bière, lait, soupe, viande, caviar, café, eau-de-vie, etc.

Mais, au fait, voilà déjà une partie du vocabulaire nécessaire au touriste, vocabulaire restreint qui se compose d'une centaine de mots au plus. En voyage, dans un pays dont on ne connaît pas la langue, il faut se résigner à « parler nègre », heureux encore quand l'on parvient à se faire comprendre. Or, ce résutat est assez facile à atteindre. Il suffit de connaître seulement une partie des termes du « vocabulaire usuel ». En tous pays, par exemple, le vocabulaire des paysans n'est-il pas limité à un bien petit recueil de mots?

La vie calme du bord qui dispose à l'étude va me permettre d'apprendre à « parler nègre-russe ». Dans le manuel de la langue russe à l'usage des voyageurs, je dois trouver les phrases qu'il me faudra dire pour ne pas être embarrassé au Caucase et en Asie : porter les bagages, se faire conduire à l'hôtel ; au chemin de fer, demander son chemin, à droite, à gauche, — l'heure du départ des trains, des diligences et le prix des objets, etc.... avec les réponses indiquées en russe pour bien comprendre.

Toutes ces phrases sont là, dans ce joli petit livre relié en rouge,

Le chapitre premier, *De Dieu et des objets relatifs au culte divin :* « Dieu, le sermon, les vêpres, un jour maigre, ange, diable, etc.... »

Très intéressant ce chapitre; mais pas pratique du tout pour converser en voyage et d'aucune utilité au voyageur affamé ou qui a perdu son chemin. Chapitre II. *Des dignités, des professions et des métiers* : — L'Empereur, — l'Impératrice, — le grand-duc, — une princesse non-mariée, etc.... un mercier, un bottier, un chevalier, un tailleur pour dames, une sage-femme....

Chapitre III. *De l'état militaire.* — J'apprend ici comment se nomme en Russie le feld-maréchal, le général, le général aide-de-camp, le général-lieutenant, etc.... et enfin la patrouille, l'ennemi, la police et la blessure.

Chapitres suivants : *De la ville et des choses qui s'y rencontrent. — De la maison et des choses relatives au ménage. — Des vêtements et de ce qui sert à la toilette. — Du boire et du manger. — Des animaux.* — Il commence par l'aigle, le roi des airs et finit, sauf votre respect... par les insectes parasites du corps humain.

Je ne pousse pas plus loin la description de ce petit livre dont je ne veux pas dire l'auteur. Rédigé avec une grande conscience, il contient certainement tous les mots usuels et au delà, mais perdus, noyés aux divers chapitres.... Ce livre, qui devrait être un guide, n'est qu'un dictionnaire de poche.... Je me rappelle avoir eu toutes les peines du monde pour assembler, en les puisant dans les divers chapitres, les mots nécessaires pour faire des questions simples.

Le parti le plus simple à prendre est d'inscrire sur mon carnet la liste des mots les plus usuels dans les situations diverses; de demander à l'aimable M. Philippon leur signification, que j'inscris vis-à-vis du mot français. De cette manière je ne serai plus embarrassé. Et si, de retour en France il me prend fantaisie de faire une

étude approfondie de la langue russe, le *Guide de la conversation* pourra alors me servir... à Paris....

Nous faisons notre premier repas à bord. La mer Noire, aujourd'hui infidèle à son nom, nous permet de faire connaissance avec la cuisine russe.... C'est d'abord la *zakouska* (hors-d'œuvre), accompagnée de l'inévitable vodki qui précède le repas, et l'*ikra*, le caviar frais, mets exquis qu'on ne peut manger guère qu'en Russie et encore dans quelques ports. Partout ailleurs on mange le caviar pressé.

La cuisine russe n'est pas en somme trop désagréable. Le *bordj*, soupe à l'oseille avec un morceau de bœuf dans l'assiette ; les *pirochkis*, boulettes de viande enroulées dans la pâte et qu'on mange dans le potage ; le cochon à la crème aigre; la soupe au poulet, etc.... étonnent d'abord un peu, mais on s'y fait. Brillat-Savarin, d'ailleurs, a écrit qu'il fallait savoir manger en plusieurs langues. Ma foi, ici apparaît encore la supériorité de la langue française.

Le temps, nous pouvons le dire, est beau pour la saison, car nous n'avons pas été, cette année, gâtés par lui. Le lendemain, dès l'aube, nous montons sur le pont pour voir lever le soleil : superbe spectacle... La côte de Crimée est en vue.

Quelle charmante manière de voyager en mer que cette navigation *hauturière*, comme on disait avant l'emploi de la boussole, où jamais on ne perdait de vue les côtes. C'est une véritable révélation que ce voyage, qui ne figure sur les itinéraires d'aucun guide, au printemps, le long de la Crimée, où le paysage change à chaque instant. Le montagnes de Tauride viennent expirer dans les flots.

Par instants elles offrent l'aspect des côtes de Provence ou d'Algérie avec des reflets de granit rose comme en Egypte. Tantôt ce sont des côteaux verdoyants comme dans les lacs de Suisse ou de noires forêts aux arbres plusieurs fois centenaires, baignant leur pied dans la mer. Kara-Denis, la méchante, la mer Noire, s'est faite toute

bleue, unie comme un lac. La brise de mer rafraîchit le soleil d'été qui nous envoie ses chauds rayons.

A six heures du matin le bateau s'arrête à un mille au large, seulement le temps de déposer les lettres et de prendre quelques voyageurs dans la rade d'Eupatoria. Côte plate, qui paraît ouverte à tous les vents avec beaucoup de moulins à vent. J'en compte plus de cinquante. C'est Eupatoria qui fut pendant la guerre de Crimée le centre des approvisionnements, des munitions et des vivres des alliées.

Eupatoria a été, m'apprend mon aimable compagnon de route, le *Pompei polis* des Romains. J'en conclus que Pompée, le rival malheureux de Jules César, a été pour quelque chose dans sa création. Pendant longtemps les exploitations de sel ont donné lieu à un mouvement important qu'a ralenti et presque arrêté l'élévation excessive des droits d'exportation. Aujourd'hui Eupatoria se contente de moudre beaucoup de farine. On le croit aisément en voyant tourner les ailes de ses moulins à vent sur une côte plate qui sans le soleil radieux et les minarets lointains, rappellerait la Hollande.

A midi nous sommes à Sébastopol, dont la visite fera l'objet du prochain chapitre. Le lendemain matin nous jetons l'ancre à Ialta, jolie ville de plaisance où le bateau s'arrête quatre heures.

Certaines villes de la Crimée maritime sont, à cause de la douceur de leur climat et de l'égalité de leur température pendant l'été des bains de mer comme Le Havre, Dieppe et Biarritz, et pendant l'hiver des lieux de repos comme Arcachon, Nice ou Cannes, où se rendent les Russes de distinction qui ne vont pas à l'étranger. Cette mode va croissant. Comme il est de bon goût, par exemple, d'aller en ce moment aux eaux de Piatigorsk, dans le Caucase, au lieu de venir à Cauterets ou à Luchon. Il y a là une tendance que le gouvernement russe encourage de son mieux.

De ces stations balnéaires, la plus renommée est Ialta,

où nous avons déjeuné dans un excellent hôtel suisse, tenu comme ceux de Paris ou de Vienne.

Peu de positions sont, d'ailleurs, aussi pittoresques que celle de la petite ville de Ialta. Son port est moins un port qu'un ornement. Cette station élégante abrite ses maisons neuves à l'ombre des hautes montagnes de la chaîne de Ialta. Bâtie sur l'emplacement d'une ancienne ville grecque dont le nom n'est pas venu jusqu'à nous, Ialta remplit toute la partie septentrionale d'une baie fort spacieuse qui se creuse entre le cap Nikita au nord et le cap Aï-Todor au midi. La rade, entourée de ses beaux paysages est parfaitement abritée d'un côté, tandis qu'elle est exposée aux vents qui viennent du sud-est. C'est là un inconvénient qui lui est commun avec Odessa. Quand les vents ont cessé les flots restent agités longtemps encore dans la baie de Ialta. Le port ne sera donc jamais un établissement maritime important. C'est un abri momentané où les marins peuvent jeter, selon leur expression, un *pied d'ancre*.

La ville, resserrée le long des montagnes est construite en bordure le long de la mer. Une promenade plantée d'arbres prétend rappeler la promenade des Anglais à Nice; elle est bordée d'hôtels, de coquettes villas entourées de grands jardins en amphithéatre, d'un casino très occidental et de magasins de curiosité où des Persans, des Arméniens, des Juifs essayent de vendre à des prix excessifs des objets tartares ou orientaux. Cette promenade continue le long de la côte, jusqu'à Sébastopol, par un chemin superbe. Souvent les voyageurs des paquebots font l'excursion suivante qui nous fut proposée. On va de Sébastopol en voiture de poste par la route de terre à Ialta où on reprend le paquebot. La route est, paraît-il, superbe. Je l'eusse fait volontiers; mais un accident est si vite arrivé.... Nous pouvions, cela s'est vu, ne pas trouver de chevaux aux relais; être en retard.... Et le bateau n'attend pas.....

Nous avons pu du moins admirer du large la superbe

situation, à Livadia, du palais de l'Empereur, à flanc de montagnes, avec ses jardins splendides et des ombrages séculaires et faire en voiture une promenade aux environs de la ville par une route magnifique et parfaitement entretenue.

Ils sont charmants ces environs ! On rencontre tout le long du chemin des maisons de plaisance construites les unes et les autres avec une gracieuse fantaisie. Ici c'est un petit palais asiatique aux discrets moucharabis, aux cheminées en minarets. Plus loin vous rencontrez une maison gothique ou bien un frais cottage anglais tout parsemé de lierre encadré dans une verdure printanière. Ou bien c'est une maison en bois verni, chalet suisse qui se cache sous ses vastes galeries et ses balcons ouvragés. Nous n'avons pas aperçu une seule maison russe.

Partout des arbres, du gazon, de l'eau qui jaillit, des guirlandes d'églantiers, des touffes de dahlias empourprés. Ainsi s'avance le voyageur sur le chemin qui serpente pendant quinze verstes sur le flanc des grands contreforts de Iata. A sa gauche éclate et brille une mer sans bornes et, sous ses pieds, se déroulent jusqu'à la mer tous ces verdoyants vallons couverts de beaux vignobles et de sentiers capricieux.

Dans tout son développement et comme dans une allée de parc anglais la route est bordée d'une barrière peinte en blanc qui rassure contre le vertige. Partout les rochers qui surplombent nos têtes d'une hauteur de mille pieds laissent échapper de leurs crevasses une végétation luxuriante.

En somme Ialta, résidence d'été, offre à ses visiteurs de fraîches et délicieuses retraites, les grands arbres de belles forêts ; des cascades : les heureux et pittoresques sites recherchés des peintres.

Nous disions tout à l'heure que la mode est pour l'aristocratie d'aller prendre pendant l'été des bains de mer en Crimée. Ialta est la plus élégante de ses stations balnéaires Le czar, donnant l'exemple, vient parfois se re-

poser à Livadia, son palais, que nous avons aperçu en venant. Ici demeure le grand-duc Constantin, un prince philosophe à la façon de Marc-Aurèle et qui a longtemps habité Paris. Ici l'ancien gouverneur-général du Caucase, le grand-duc Michel, goûte une retraite méritée. Tout autour, dans de somptueuses demeures, habitent les grandes familles de l'aristocratie russe.

Livadia, dont le parc s'étend jusqu'aux premiéres maisons de la ville, appartient à l'empereur. Le souverain vient chaque années y passer quelques semaines. Ereklik (en tartare : jardin des pruniers), le pavillon de l'impératrice et son séjour favori, est situé dans la montagne, à quelques centaines de pieds au-dessus de Livadia, sous de grands arbres, avec la mer bleue à perte de vue. Orianda, propriété du grand-duc Constantin Nicolaïevitch, oncle de l'empereur, est une construction lourde et massive entourée d'un parc magnifique. Enfin, Alupka, le château du prince Woronzow, qui passe pour la perle de la contrée et que nous n'avons pas eu malheureusement le temps de visiter : Alupka, dont j'ai la photographie sous les yeux, est un mélange de style mauresque et gothique qui s'harmonise à merveille, paraît-il, avec la nature qui l'environne, La bibliothèque d'Alupka est une des bibliothèques d'amateurs les plus renommées. Son propriétaire, le prince Woronzow est avec le comte Chérémetiew un des lettrés les plus délicats de la société russe.

Détail à noter. La vie est ici pendant la saison horriblement coûteuse. Les Russes en sont enchantés. Ça leur rappelle l'étranger.

Les vins de Crimée sont renommés en Russie. C'est à l'impératrice Catherine II que le pays en est redevable. Par ses soins des cépages choisis et d'habiles viticulteurs ont été appelés de France à la fin du siècle dernier en ce pays où la vigne pousse naturellement et y a été signalée par Strabon.

Les montages de Tauride forment un demi-cercle qui la préserve des vents froids et la transforme ainsi en

un immense espalier naturel. A Ialta, à Anapa, à Kertch et tout le long de la côte, nous avons sur notre route aperçu à plusieurs reprises de magnifiques vignobles. C'est sur la zone de terrain qui s'élève entre la mer et les montagnes; c'est aussi sur leurs premiers versants que croissent ces vignes si plantureuses.

Le gouvernement a puissamment aidé les avances de la nature. Dès 1805 les premiers essais de viticultures étaient tentés dans la presqu'île. Six ans plus tard, en 1811 on installait à Nikita une sorte de jardin d'acclimatation destiné à la propagation des raisins de choix. Les résultats ne se firent pas attendre. Moins de quarante ans après la culture du raisin, nulle au commencement du siècle, dépassait trente-cinq millions de ceps. En 1850, la production des vins de Crimée dépassait deux cent mille hectolitres.

Depuis cette époque cette production a doublé. De tels résultats étaient trop encourageants pour s'arrêter. Le gouvernement a créé à Majarolih puis à Théodosie non plus un simple jardin d'acclimatation avec accessoires mais un établissement modèle où on enseigne tout ce qui a rapport à la vigne et à la vinification.

Les vins rouges de Koos et blancs de Sudagh, de Théodosie et d'Arfiney sont des vins excellents qui nous ont rappelé, dès l'heure de notre entrée en Russie, mais sans nous les faire oublier — les vins généreux de notre France, — en nous dispensant de boire l'affreuse bière allemande à laquelle est condamné le voyageur.

Il y a, dans la propagation rapide de la vigne en Crimée, un exemple à suivre. Mais ce n'est pas le seul que la Russie nous ait donné en cette question. L'intelligence, l'activité, l'énergie qui avaient présidé à la constitution de ses vignobles, elle les a retrouvées lorsqu'il s'est agi de les défendre. En 1880, le 24 octobre, le phylloxera était officiellement constaté sur un pied venu d'Allemagne à Tesseli (Crimée), chez un propriétaire, M. Boïersky. Grand fut l'émoi dans le pays, mais plus grandes encore

la vigueur et la promptitude avec lesquelles le fléau fut combattu.

Nos lecteurs liront peut être avec intérêt le détail des mesures prises alors, que nous a fait connaître le rapport du consul de France à Saint-Pétersbourg.

Un mois juste jour pour jour après la découverte de l'insecte, le 23 novembre, l'aide-de-camp du général Korf était expédié en Crimée en qualité de commissaire extraordinaire, avec les pouvoirs les plus étendus. Voyons les mesures qu'il employa.

La difficulté de trouver de bons ouvriers civils, la nécessité de ne procéder aux opérations qu'avec le soin le plus minutieux et d'avoir toujours sous la main des hommes sévèrement disciplinés le décidèrent à requérir le concours de l'autorité militaire. La 16e division d'infanterie, du corps d'armée de Crimée lui fournirent des travailleurs dont le prix s'éleva à soixante-quinze kopecks (2 fr. 50) par jour en haute paye, vivres supplémentaires, fournitures de vêtements, non compris les frais de baraquement. Il y eut toujours entre six cents et huit cents travailleurs.

Ces forces, sous les ordres d'un major, furent divisées en compagnies de soixante à cent hommes, commandées par des officiers et se subdivisant elles-mêmes en escouades de dix à douze ouvriers, avec sous-officiers à leur tête. Enfin chaque escouade se partageait en équipes de trois individus travaillant ensemble. Un intendant, un médecin et une ambulance furent attachés à la colonne organisée, on le voit, comme un corps d'armée en campagne. D'autre part, on répartit les différents districts viticoles en sections, dont chacune fut placée sous la direction d'un contrôleur.

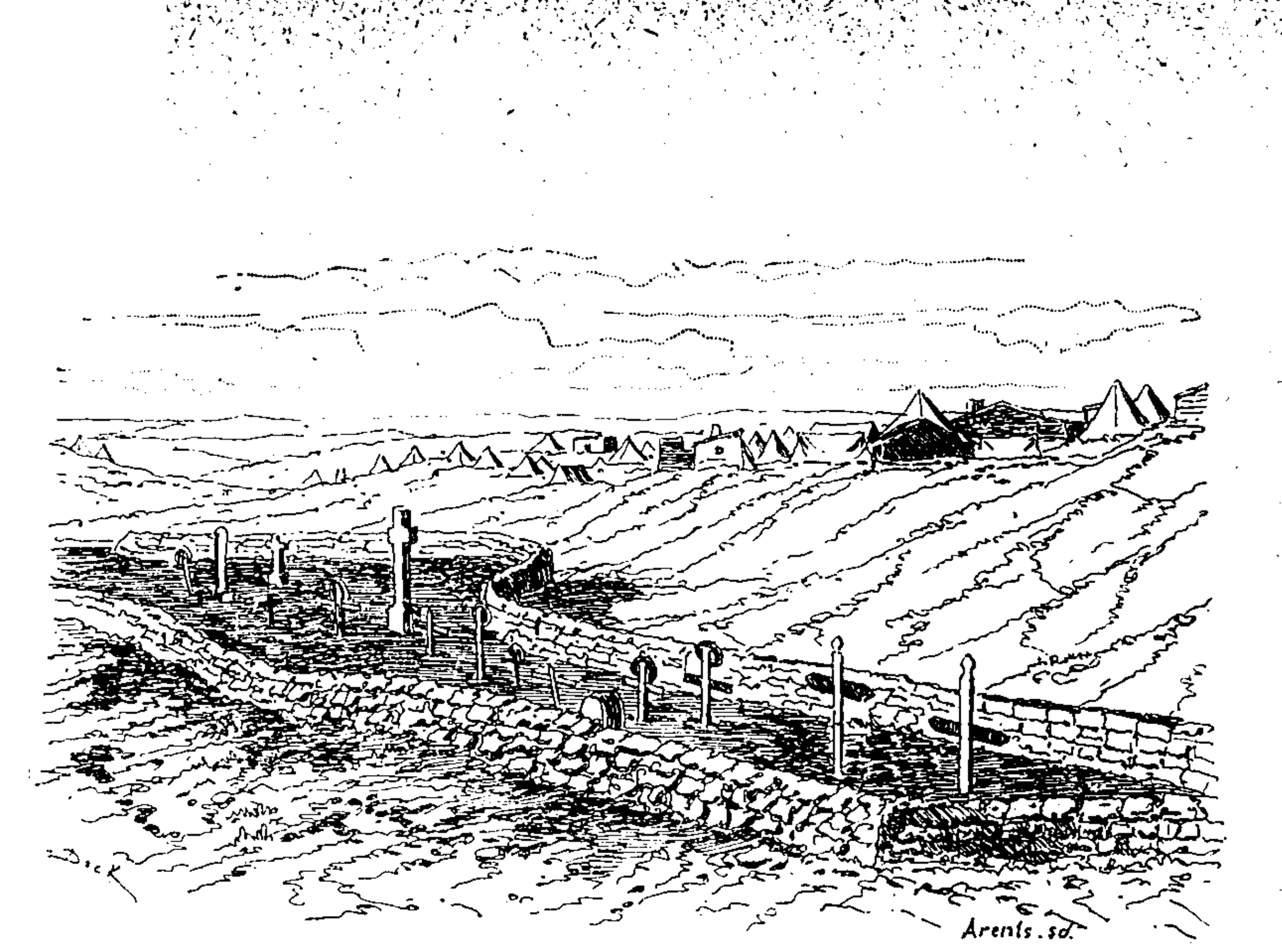
Les routes aboutissant aux vignobles infectés étaient gardées par des piquets de soldats chargés d'empêcher l'entrée ou la sortie de ceps, sarments, feuilles de vigne, raisins et plantes quelconques; de tremper dans une dissolution de sulfocarbonate de potassium les chaussures

et outils des travailleurs; d'en frotter les roues des voitures et des sabots; de désinfecter aussi au sulfure de carbone les vêtements des ouvriers et visiteurs à leur départ du vignoble.

Un inspecteur de l'agriculture français, M. Chiry, avait été mis sur la demande du gouvernement russe à la disposition du général Korf, qui menait, on le voit, militairement la campagne, pour apprendre aux soldats à reconnaître les ceps phylloxérés et à manier les instruments.

Toutes les vignes de Crimée furent ainsi visitées *l'une après l'autre*, un pied sur cent, dans les endroits suspects deux, trois et même quatre sur cent (dix et quinze à Mazarotch). Puis les examinateurs se partagèrent en tiers brigades pour inspecter minutieusement les vignobles malades, pied à pied. Ce travail se termina le 22 juillet 1881. Il avait duré huit mois entiers. Tous les plants malades furent soigneusement arrachés avec toutes leurs ramifications souterraines, puis brûlés. Dans les sillons ménagés *ad hoc* on versait ensuite quatre-vingts grammes de sulfure de carbone par mètre carré, puis on recommençait la même opération une seconde fois quand la terre était tassée. Cette campagne militaire contre le phylloxera a coûté moins de cent mille roubles et a produit les meilleurs résultats. Depuis cette époque on n'a plus jamais entendu parler en Crimée du terrible insecte.

Nous avons raconté avec quelques détails, d'abord avec l'espoir qu'ils pourraient intéresser quelques-uns de nos lecteurs, ensuite nous avons voulu montrer par cet exemple comment les Russes opèrent dans des circonstances déterminées. A la manière énergique avec laquelle le général aide-de-camp Korf a combattu le phylloxera, nos lecteurs comprendront mieux comment le général Annenkow a pu construire le chemin de fer transcaspien. Les procédés sont les mêmes, appliqués à des œuvres différentes.



Le cimetière de l'artillerie pendant le siège de Sébastopol
(d'après l'album du vice-amiral Pâris).

CHAPITRE V

LA CRIMÉE (*Suite*).

Sébastopol. — Le cimetière français.

Sébastopol. — La ville sort de ses ruines. — Le cimetière des soldats et marins français morts pendant le siège. Son mauvais état constaté à plusieurs reprises. Dispositions mal prises. Ma visite. Élan généreux. La charité n'a pas d'opinion. — La question au Parlement : MM. le maréchal Canrobert et Paul Deschanel. Réponse de M. de Freycinet. — Le cimetière de Varna. Patriotisme des consuls de France MM. Arène et Pellegrini. — Le port militaire de Sébastopol. — La Russie trompée par l'industriel Krupp. — La flotte patriotique. — De Sébastopol à Ialta par terre... quand on veut manquer le bateau.

Sébastopol! Je viens d'écrire ce nom avec un profond serrement de cœur. Pourtant, les souvenirs de ce glorieux siège sont de ceux dont on se rappelle avec orgueil; la ville elle-même nous est apparue sous un aspect riant.

Cet important établissement de la marine militaire russe dans la mer Noire redevient florissant depuis son raccordement au chemin de fer Odessa-Rostow. Partout les maisons en ruines, témoins attardés d'une guerre depuis longtemps oubliée par les deux peuples, disparaissent pour faire place à des constructions neuves et les larges boulevards plantés de beaux arbres et de frais parterres n'ont rien qui puisse attrister. L'accueil que nous recevons des autorités russes est fait tout au contraire pour nous réjouir.

Pourquoi donc cette tristesse profonde? C'est que j'ai visité le cimetière français de Sébastopol, où j'ai passé tout l'après-midi et j'en suis revenu navré!

Tout le monde n'étant peut-être pas au courant de la question, voici en deux mots de quoi il s'agit. « Dans la « guerre de deux années dont Sébastopol et ses environs « furent le théâtre, de 1854 à 1856, il fut déployé tant « d'héroïsme de part et d'autre, a pu dire avec autant » d'éloquence que de vérité M. le général Saussier, que « dans cette guerre il n'y eut vraiment ni vainqueurs ni « vaincus. » Plus de deux cent mille Russes succombèrent et les pertes réunies des armées alliées furent au moins égales. Le sang russe mêlé au sang français, anglais, italien et turc, rougit plus de cinquante fois le plateau de Chersonèse.

Les restes mortels de ces braves ne pouvaient rester abandonnés. Les Russes donnèrent l'exemple. Outre la magnifique église du Vœu, construite pour les quatre amiraux tués pendant le siège, un monument somptueux, élevé près de Sébastopol sur les positions russes, recueillit les ossements des deux cent mille vaillants soldats du czar. Là dort une armée! La France, l'Angleterre, l'Italie agirent de même. Chacun de ces pays tint à honneur d'avoir son cimetière. Le Sultan même prescrivit, il y a quelques années, le prélèvement sur sa cassette particulière d'une somme destinée à élever un monument à la mémoire des soldats turcs tués à Sébastopol.

Or, depuis plusieurs jours, pendant mon voyage, j'entendais partout répéter : « Vous allez à Sébastopol? Vous « verrez le mauvais état du cimetière français, qui tombe « en ruines, alors que les cimetières anglais et italien « sont bien entretenus. La France n'a donc pas le respect » de ses morts? »

Le bateau s'arrêtant dix heures à Sébastopol, j'ai tenu à me rendre un compte exact de la réalité des faits en allant accomplir un pieux pèlerinage à l'endroit où reposent côte à côte les ossements des quatre-vingt mille Français, officiers, soldats et marins, qui moururent en Crimée.

Le cimetière français est situé à six kilomètres au sud de la ville, sur un plateau, tout près de l'ancien quartier-général du maréchal Pélissier, petite maison à un simple rez-de-chaussée, qui existe encore. Il a la forme d'un rectangle large de cinquante mètres environ, long de quatre-vingts, entouré d'un mur en pierres de trois mètres de hauteur qui s'écroule en différents endroits. Une maison de gardien, à un étage, inhabitable, tombe en ruines à la grille d'entrée. Une allée centrale traverse le cimetière.

Elle est envahie par les mauvaises herbes. Il en est de même de l'allée qui, sur les quatre côtés, longe les murs. Au milieu du jardin existait autrefois un gazon qui a fait place aux orties, aux chardons et aux ronces, qui attestent le profond abandon de notre nécropole.

Face à l'entrée, à droite et à gauche, adossés au mur d'enceinte, s'élèvent de distance en distance des monuments très simples, blocs de maçonnerie carrés, avec une porte en bois noir au milieu, ayant à peu près la forme et la grandeur des sépultures de familles dans nos cimetières. La disposition de chacun de ces monuments est la même. A droite et à gauche de la porte, ainsi que sur les côtés extérieurs, des plaques de marbre indiquent le nom par régiment et par grades des officiers dont les corps ont été transportés ici. Leurs ossements sont réunis dans une cavité pratiquée à la partie inférieure du

mur, où l'on descend par un étroit escalier de quinze marches. Derrière, séparé par un simple mur de celui des officiers, est l'ossuaire des soldats, héros anonymes.

Il y a dix-sept monuments. Onze sont destinés à l'infanterie; les autres à l'artillerie, au génie, à la cavalerie, à la marine, à la garde impériale, au service de santé et aux services administratifs. Un dix-huitième monument plus grand que les autres, s'élève au centre du cimetière. Il est consacré aux généraux morts sous Sébastopol et aux officiers du corps d'état-major. Une partie du revêtement est tombée. Le reste est effacé. Voici quelques noms que j'ai pu lire aussi péniblement que s'il s'était agi de déchiffrer une inscription romaine : général de division Brunet; généraux de brigade Breton, de Lavarande, de Pontevès, de Saint-Pol, Rivet, de Jonquières, etc.... Tout cela est dans un état de délabrement inexprimable.

Déjà, en septembre 1886, M. Melchior de Vogué signala, dans une lettre au *Journal des Débats* qui fit un certain bruit, le mauvais état du cimetière français livré à l'abandon. Les constructions tombaient en ruines, les herbes folles avaient partout envahi le sol, là où l'eau n'avait pas été captée par les légumes et les arbres fruitiers que cultivait l'ancien gardien.

Les grand-ducs, l'Empereur lui-même, récemment la reine de Serbie, n'ont pu cacher leur impression. Emu de ces plaintes répétées, notre gouvernement a envoyé ici l'automne dernier, l'attaché militaire français à Constantinople avec la mission de lui faire un rapport détaillé. Le colonel Caffarel n'a pu que constater la triste réalité des faits. Le résultat a été l'envoi comme gardien du cimetière de Sébastopol d'un adjudant du génie, *portier consigne à Verdun*, ne sachant pas un mot de russe, bien entendu; et aussi la réduction à quinze cents francs du maigre crédit annuel de dix-huit cents francs pour l'entretien courant, et reconnu notoirement insuffisant.

Depuis la venue du colonel Caffarel, aucune réparation, aucun nettoyage n'ont été faits. Un nouvel hiver de

Crimée a passé par là achevant d'effriter les pierres, écroulant les murs, ravinant les allées, brisant les plaques de marbre, effaçant les inscriptions salpêtrées. Encore quelques mois, il sera trop tard : le cimetière français n'existera plus. Il y a cinq ans, vingt-cinq mille francs auraient suffi pour les grosses réparations. Aujourd'hui il en faut cinquante. Cette somme sera-t-elle même suffisante? Je n'ose le croire. C'est pourtant le devis de l'architecte.

A qui revient la responsabilité de cet état de choses? Jusqu'en 1885, le constructeur du cimetière, un Russe, était chargé de son entretien. En septembre 1886, l'agent consulaire de France à Sébastopol fut nommé par le général Boulanger, alors ministre de la guerre, conservateur du cimetière. Cette mesure avait d'autant plus sa raison d'être que les cimetières italien et anglais sont sous la surveillance directe des agents consulaires de ces deux pays, qui tiennent à honneur de conserver à ce précieux dépôt un caractère respectable. En outre, le cimetière français était ainsi placé sous la direction immédiate du consul de France à Odessa, qui se trouve voisin de Sébastopol, peut s'y rendre facilement par les nombreux services de bateaux et eût exercé ainsi un contrôle incessant.

Et voici que tout à coup, sans laisser le temps d'étudier les projets qui étaient annoncés, le général Ferron, revenant sur la décision prise, nomme en septembre 1887 le portier-consigne de Verdun gardien du cimetière de Sébastopol (!) relevant exclusivement de l'attaché militaire de... Saint-Pétersbourg (!!).

Certes, le choix est excellent ; le brave garçon qui est là, pénétré de ses devoirs, est laborieux, actif, intelligent, courageux et honnête. Mais que voulez-vous qu'il fasse seul, dans un pays inconnu, dont il ignore la langue, avec des travaux à faire exécuter... et sans argent?

Je plains le pauvre garçon qui a été envoyé ici et je ne sais comment la situation se dénouera.

Car je ne vois pas le ministère de la guerre ou le parlement allouant en ce moment pour le cimetière de Sébastopol une somme de cinquante mille francs. Cela est regrettable: il y a là une question de dignité nationale... Et après? Nous avons bien d'autres sujets d'attention en France !

Avant de quitter le cimetière nous laissâmes, M. Philipon et moi, entre les mains du gardien-chef, une somme suffisante pour acheter une belle couronne à déposer dans le monument central du cimetière à la mémoire des soldats français morts en Crimée.

La visite que je viens de raconter au cimetière français de Sébastopol et la description trop exacte que j'avais faite de son état déplorable a eu des résultats que je n'aurais pas osé espérer. Tout d'abord, lorsque les détails qui précèdent arrivèrent à la connaissance du public français par un de ses organes les plus lus de la presse : le *Figaro*, il se fit en faveur de la réparation du cimetière français de Sébastopol un mouvement d'opinion véritablement touchant. Tous les journaux sans exception — le patriotisme est de toutes les opinions — émirent l'idée d'une souscription nationale. De généreux donateurs prirent même les devants.

A mon retour en France, j'ai trouvé à mon adresse de nombreux envois d'argents. Une seule lettre contenait un chèque de deux mille francs. Voilà à quel point une idée juste et bonne trouve un écho retentissant dans les cœurs de cette chère patrie francaise, si injustement calomniée. J'ai retourné à ces généreux donateurs, en les remerciant du fond de l'âme, les sommes d'argent qu'ils avaient mises si spontanément à ma disposition, en leur faisant comprendre pourquoi je ne pouvais accepter cet argent.

Il avait été utile, il avait été nécessaire de saisir l'opinion publique, notre souveraine à tous, d'un état de choses regrettable qui s'éternisait depuis trop d'années. Mais le Gouvernement ou d'une manière plus précise le minis-

tère de la guerre avait ici charge d'âmes; la responsabilité entière. A lui seul appartenait de faire cesser un état de choses regrettable. Mais dans l'accomplissement de ce devoir sacré la dignité du Gouvernement lui imposait également de refuser tout concours particulier affectant un caractère de souscription. Voilà comment j'ai jugé la question sans aller prendre aucun mot d'ordre au ministère de la guerre ni ailleurs. Sous un régime de liberté il n'y a aucun mérite à rester indépendant.

Ma conduite a reçu l'approbation de l'homme éminent qui est le ministre civil de la guerre et qui déploie pour les intérêts de l'armée dans ses hautes fonctions une activité très intelligente, très discrète et très fructueuse.

Quelques semaines plus tard, dans la séance du samedi 3 juillet une question relative à l'état du cimetière français a été posée à la Chambre des députés à M. de Freycinet, ministre de la guerre, par un des esprits les plus distingués, par un des cœurs les plus patriotes de la Chambre, mon ami Paul Deschanel.

Déjà l'année dernière une voix autorisée entre toutes, celle du vénérable maréchal Canrobert, le doyen respecté de notre armée avait, sans obtenir aucun résultat, posé dans l'enceinte du Sénat une question analogue au ministre de la guerre d'alors.

On s'est étonné — non sans raison — qu'aucun des anciens officiers, collègues à la Chambre de M. Paul Deschanel, n'ait pas cru devoir adresser au ministre la question posée par le jeune et patriote député d'Eure-et-Loir. Ces messieurs lui ont ainsi laissé tout l'honneur d'une intervention qui leur revenait de droit.

Voici le texte officiel de la question de M. Deschanel et la réponse de M. le ministre de la guerre :

M. LE PRÉSIDENT. — M. Deschanel a la parole pour adresser une question à M. le ministre de la guerre, qui l'accepte.

M. PAUL DESCHANEL. — Messieurs, permettez-moi de me faire l'interprète d'un grand nombre de nos compatriotes

en adressant à M. le ministre de la guerre, avec son assentiment, une question sur l'état de notre cimetière français de Sébastopol.

Vous savez qu'à la suite de la guerre de Crimée, de cette guerre où, suivant l'expression de M. le général Saussier, « on déploya tant d'héroïsme de part et d'autre qu'il n'y eut vraiment ni vainqueurs ni vaincus » (*Très bien! très bien!*), chacun des Etats belligérants consacra à ses morts un champ de repos sur ce plateau de Chersonèse qu'ils avaient illustré.

Mais, tandis que les autres nations entretiennent soigneusement leur cimetière et ne négligent rien pour satisfaire la piété patriotique, seule, la concesssion française est dans un déplorable état d'abandon ; les murs et les monuments tombent en ruines, les plaques sont fendues, les inscriptions presque effacées; le sol est envahi par les ronces. Tout cela est peu digne de la France.

Ce cimetière est visité fréquemment par des voyageurs de toute nationalité. Les ministres de la guerre et de la marine de l'empire russe, les grands-ducs, le czar lui-même, sont allés saluer nos tombeaux. Il y a là un spectacle pénible pour tout le monde.

Plusieurs de nos compatriotes se sont faits, à diverses reprises, l'écho du sentiment public. Ainsi, en septembre 1886, M. Melchior de Vogüé adressa au *Journal des Débats* une lettre émue, dans laquelle, après examen des lieux et des faits, il indiquait comme première mesure à prendre : la prompte mise en fonctions du nouveau conservateur, qui devait être alors notre agent consulaire à Sébastopol ; une légère allocation pour réparer les négligences du passé ; un contrôle sérieux à l'avenir sur la tenue de la concession ; l'envoi d'un garde capable de faire respecter le cimetière ; enfin, le transfert des communs du garde en dehors de l'enceinte.

Le 23 février 1887, au Sénat, M. le maréchal Canrobert, qui, certes, a qualité plus que personne pour parler au nom de nos glorieux morts... (*Très bien! très bien!*) pria

le Ministre de la guerre de prélever sur le chapitre 40 de son budget une certaine somme pour l'affecter à l'entretien de la concession française.

Le ministre répondit qu'il avait déjà fait envoyer le nécessaire à notre agent à Sébastopol, et que les tombes allaient être réparées.

Or, depuis cette époque, et malgré une inspection de notre attaché militaire à Constantinople en automne dernier, rien n'a été fait; ceux de nos compatriotes qui ont passé récemment par Sébastopol, allant inaugurer la ligne de Samarkand, ont trouvé les choses dans le même état.

Eh bien, messieurs, ne vous semble-t-il pas que cette situation a assez duré? N'est-ce pas déjà trop qu'on ait dû, par deux et trois fois, rappeler à nos gouvernants cette dette sacrée? D'ailleurs, plus on tardera, plus la dépense sera considérable.

C'est pourquoi j'ai l'honneur de demander à M. le ministre de la guerre pour quelle raison les travaux promis au Parlement par un de ses prédécesseurs n'ont pas été exécutés; s'il a l'intention de tenir cet engagement; s'il en a les moyens; et, en ce cas, quelles mesures il compte prendre, et dans quel délai?

Il y a là autre chose qu'une question de convenance et de dignité; il y a le culte de notre armée et de nos gloires. Il ne faut pas qu'on puisse dire dans le monde que la France oublie ceux qui sont morts pour elle. (*Applaudissements.*)

M. LE PRÉSIDENT. — La parole est à M. le ministre de la guerre.

M. DE FREYCINET, *ministre de la guerre.* — Messieurs, je remercie l'honorable M. Deschanel de m'avoir fourni l'occasion de donner à la Chambre quelques explications très brèves sur un sujet qui a péniblement occupé l'attention publique.

Il est malheureusement vrai que le cimetière de Sébastopol n'est pas dans la situation qui convient à la sépulture de ceux qui sont morts pour la France.

Dès que j'ai connu cette situation — peu de temps après mon entrée au ministère — je m'en suis vivement préoccupé et j'ai immédiatement prescrit une enquête. A la suite des renseignements qui m'ont été fournis, j'ai envoyé, dans le courant du mois de mai, un premier crédit de 10.000 fr. destiné à restaurer la maison du gardien. Cette maison était, en effet, dans un tel état de délabrement, qu'on ne pouvait l'habiter et que le gardien avait été obligé de se loger assez loin du cimetière.

Bientôt après, au commencement du mois de juin, j'ai envoyé un second crédit de 6.000 fr. environ, afin de réparer ce qu'il y avait de plus urgent dans l'ensemble de la sépulture.

Reste une dernière question qu'il ne m'a pas été possible de résoudre immédiatement, c'est celle qui a trait au monument lui-même.

Il y a dix-huit ossuaires qui sont tombés depuis un grand nombre d'années dans un état complet de dégradation. Les dégâts vont en augmentant à mesure que l'intempérie des saisons agit sur les matériaux, qui, je le reconnais, n'étaient pas de très bonne qualité. Il est absolument indispensable d'effectuer la restauration totale de ces monuments, et un devis qui m'a été envoyé dans le courant du mois de mai porte la dépense à près de 70.000 fr. Comme mon budget ne me permet pas de faire face à cette dépense, je serai vraisemblablement obligé de demander un crédit spécial aux Chambres.

J'ajoute que la question s'est posée de savoir s'il était préférable d'opérer cette restauration, ou, au contraire, de construire un monument unique qui remplacerait ces dix-huit ossuaires.

Tout d'abord cette seconde solution a semblé préférable; mais elle soulève, vous le sentez, une question d'ordre moral : la convenance qu'il y aurait à ne pas remanier. s'il est possible, les sépultures consacrées déjà par de longs souvenirs.

J'ai chargé notre attaché militaire à Saint-Pétersbourg

de se rendre sur les lieux, d'indiquer, après examen, la solution qui lui paraîtrait préférable et d'envoyer un rapport dans le plus bref délai. Aussitôt que j'aurai reçu ce document, je saisirai la Chambre d'une demande de crédit et je suis certain d'avance qu'elle ne la refusera pas, parce que je sais qu'honorer la mémoire des morts, c'est entrer dans les vues du Parlement tout entier. (*Très bien ! très bien !*

La Chambre désire que ceux qui ont consacré leur vie à la défense du pays soient honorés et respectés, surtout sur la terre étrangère, où ils sont comme le témoignage du patriotisme et de la bravoure de nos concitoyens. (*Marques générales d'approbation.*)

Je demanderai donc un crédit spécial dès que je serai saisi du rapport de notre attaché militaire à Saint-Pétersbourg, et M. Deschanel, ainsi que la Chambre, peuvent être assurés que cette question qui touche à un sentiment si délicat et si profond ne sera pas perdue de vue un seul instant. (*Très bien ! très bien !*)

M. Paul Deschanel. — Je remercie M. le Ministre....

Depuis cette époque, il n'est pas venu à notre connaissance que les mesures annoncées par M. le ministre de la guerre aient été suivies d'exécution. D'ailleurs, elles doivent être précédées d'une demande de crédit qui, au moment où paraît ce livre, n'a pas encore été présentée au Parlement.

Nous croyons savoir pourtant que l'administration de la guerre se préoccupe sérieusement d'arriver à un résultat. Notre nouvel attaché militaire à Constantinople, M. le capitaine Berger a reçu avant son départ des instructions spéciales. Il faut donc espérer une solution favorable.

Sébastopol n'est pas le seul endroit de la Mer Noire où reposent des soldats français. Les débuts de la guerre de Crimée, au printemps de 1854 resteront attachés comme une date funèbre à l'expédition dans la Dobrustcha, cette plaine empestée où un choléra terrible sévit sans trêve

pendant plusieurs mois sur les troupes et emporta aussi bien les généraux que les soldats.

C'est à Varna que furent rassemblés après la guerre les ossements de vingt-cinq mille soldats français. Jusqu'à ces derniers temps, ce cimetière, — comme celui de Sébastopol, — resta dans un état de délabrement inexprimable. Un de mes amis qui passa à Varna en 1882 était revenu profondément attristé de ce qu'il avait vu. J'ai voulu connaître l'état actuel du cimetière et je me suis adressé à un des membres de la colonie française de Varna qui a eu l'obligeance de me fournir les intéressants renseignements que voici :

« Le cimetière de Varna, qui se trouve à cinq cents mètres des fortifications, est situé tout près de la mer, à l'extrémité d'une plaine s'arrêtant brusquement au rivage avec une différence de niveau de vingt mètres.

C'est un grand et parfait quadrilatère dont les murs, en assez bon conditionnement, ont plus de trois mètres de hauteur.

Le coté ouest est parallèle à la mer et, malgré son élévation, en subit les érosions. La porte d'entrée est placée à la façade sud regardant la ville.

« Jusqu'à l'été de 1882 le cimetière était dans un état lamentable. Les allées n'existaient plus. Partout il y poussait des ronces. Les quelques croix qui s'y trouvaient disparaissaient sous les plantes herbacées.

« Le consulat de France ne disposait d'aucune allocation pour remédier à cette triste situation.

« Pourtant un an après, grâce au dévouement et au patriotisme de notre consul, M. Joseph Arène, aujourd'hui consul de France à Mons, la colonie apportait à notre représentant un concours matériel qui permit de donner au champ de repos où gisaient tant de nos pauvres soldats un tout autre aspect. Les ronces étaient enlevées; des allées étaient tracées; les croix relevées. On pouvait dorénavent accomplir ce pieux pélerinage sans en rapporter

la pénible impression que tout Français éprouvait en visitant le cimetière.

« Un religieux de l'ordre des Capucins, le R. P. Eugenio di Modica, habitant Varna voulut bien se charger de l'entretien et de la garde de cette terre essentiellement française, où pourtant rien ne rappelait que vingt-cinq mille de nos compatriotes morts pour la patrie y reposaient en attendant l'heure du réveil définitif.

« Cette lacune est aujourd'hui comblée. M. Pellegrini, consul de France, plus heureux que ses prédécesseurs, a procédé dernièrement à l'inauguration d'un monument érigé à la mémoire des soldats français qui sont morts du choléra au début de la campagne de Crimée. »

Voici, d'ailleurs, la confirmation des faits que nous a appris notre aimable correspondant. J'extrais les lignes qui suivent d'une « Correspondance d'Orient » du journal la *République Française* du dimanche 29 juillet dernier :

« On a inauguré ces jours derniers à Varna le monument élevé à la mémoire de nos soldats et de nos marins tués dans cette ville pendant la guerre de Crimée. Déjà M. le colonel Caffarel, attaché à la légation, avait fait remettre en état le cimetière de Constantinople — cimetière de Ferikeuï — où nos morts sont ensevelis. A Varna, les restes des Français étaient dans un état d'abandon plus navrant. Lorsque le projet de restauration de nos cimetières militaires en Orient fut adopté, on décida qu'un monument commémoratif serait élevé à Varna au centre de l'endroit où les soldats et marins ont été ensevelis. Le ministère de la guerre demanda un projet à M. Marbeau, architecte.

« Ce projet a été exécuté par M. Dimitrievitch, architecte de la municipalité de Varna, sous la surveillance de M. Pellegrini, vice-consul de France.

« Ce monument est une pyramide quadrangulaire de sept mètres de hauteur, en pierres calcaires blanches. Huit canons de la marine ancien modèle, enfoncés en terre et dont les culasses sont reliées par des chaînes, lui font un

entourage. Ces canons avaient été envoyés à Varna par le ministère de la marine. On avait songé à envoyer le stationnaire *Petrel* pour rehausser par la présence de son état-major et de son équipage la cérémonie d'inauguration. Mais ce bâtiment est en désarmement à Toulon et l'ambassadeur a délégué le colonel Caffarel pour présider la cérémonie.

« Pour conserver à l'inauguration du monument son caractère intime et national on n'avait convoqué aucun étranger. Une trentaine de Français et de protégés français du pays assistaient seuls à la cérémonie. Le curé latin de Varna, un prêtre polonais de la mission des Passionistes a dit l'absoute et béni le monument. Le colonel Caffarel a prononcé un discours où il a salué la mémoire des braves morts sous les drapeaux français. »

Honneur à ceux de nos consuls qui, par leur attitude patriotique montrent que leur but unique est, en sauvegardant les intérêts de notre beau pays de relever et de maintenir vis-à-vis de l'étranger le prestige de la patrie française. Que M. Joseph Arène qui a commencé; que M. Pelegrini qui a eu le bonheur de terminer l'œuvre de réfection du cimetière de Varna, reçoivent ici, au nom des Français reconnaissants, les remerciements et les éloges qui leur sont dus.

La longue visite que nous avons faite au cimetière français de Sébastopol situé hors de la ville, ne nous a pas permis de visiter en détails ce magnifiqne port de guerre dont les fortifications sont aujourd'hui formidables, tant du côté de la terre que du côté de la mer. Le paquebot part ce soir. En rentrant en ville, nous essayons de visiter le musée des souvenirs du siège qu'on nous dit fort curieux et qui est sur notre route. Mais le gardien est sorti en emportant la clef ; nous ne pouvons entrer. Nous allons rendre une visite à M. Waquier, notre agent consulaire, savant et numismate distingué, qui nous fait voir une partie de sa riche collection de médailles. Je ne sais ce que nous aurait montré le musée des débris du

siège que nous n'avons pu visiter, mais je suis sûr que nous n'avons pas perdu au change en voyant la collection de l'agent consulaire de France.

Nous sortons faire une promenade en voiture le long des chantiers et des arsenaux maritimes de Sébastopol, le plus important de la mer Noire. Il y règne depuis dix-huit mois la plus grande activité pour la construction et l'armement de nouveaux bâtiments de guerre. Le nombre des ouvriers de l'arsenal dépasse quatre mille.

Des travaux considérables sont en cours d'exécution dans la rade. Au moment de notre passage une Commission était chargée de préparer un projet de déplacement du port de commerce actuel et de le transformer en arsenal. L'intention du gouvernement est de porter le centre des affaires à Kertch ou à Théodosie. La dépense occasionnée par le changement du port de commerce est évalué à vingt-cinq millions de francs.

Depuis l'année dernière, la baie sud de Sébastopol est devenue la propriété du ministère de la marine qui y a développé les établissements militaires. Le port de commerce a été transféré dans la baie de Strelet-kaïa. Il a été reconnu, en effet, que son maintien dans la grande rade serait incompatible avec les nécessités de la flotte de guerre.

Le gouvernement russe tient à faire de Sébastopol le quartier général de ses forces navales dans la mer Noire. Dans ce but, il accorda annuellement à cette ville un subside de sept cent cinquante mille roubles.

Sébastopol avait été fondé en 1784, sous le règne de Catherine, près du village tartare d'Akhtiar (c'est-à-dire la robe blanche). Le tzar Nicolas Ier contribua beaucoup à donner à la ville un grand développement, il en fit un port important et une forteresse avancée contre Constantinople. Après la guerre de 1854-1855, il ne restait plus que quinze maisons debout. Aujourd'hui la ville avec ses nouvelles et splendides constructions est devenue une station balnéaire très recherchée et un port de guerre de première classe.

Nous voyons les chantiers de constructions.

Trois navires cuirassés à barbette sont terminés. Ce sont le *Catherine II*, le *Tchesma* et le *Sinope*. Nous avons admiré, il y a trois ans à l'Exposition universelle d'Anvers, la superbe machinerie du Tchesma, exposé par la maison Cockerill. Les bâtiments sont construits avec les derniers perfectionnements. Leurs plaques de blindage en acier ont quarante centimètres d'épaisseur. Six canons de trente centimètres se chargeant par la culasse sont placés par deux dans trois coupoles tournantes. Les flancs sont armés de canons de quinze centimètres, de canons-revolvers et de lances-torpilles. Chacun de ces navires jauge plus de dix mille tonnes. Leur machine a une force de douze mille chevaux et leur vitesse est de quinze nœuds. Six canonnières de grand modèle sont aussi en construction en ce moment.

Les vingt-trois canons livrés récemment par l'usine Krupp pour l'armement du cuirassé le *Tchesmé* et de différents forts n'ont pas donné, à l'expérience, les résultats qu'on en attendait; ils ne peuvent, paraît-il, supporter la charge stipulée dans le contrat.

Ces canons sont très lourds et d'un prix très élevé. Le gouvernement impérial russe a fait avec le célèbre industriel allemand un marché déplorable. Aussi se propose-t-il de réserver dorénavant à l'industrie nationale la confection de son matériel d'artillerie.

C'est dans ce but qu'une commission de délégués du contrôle de l'Empire et des ministres de la guerre, de la marine et des finances vient d'être instituée à l'effet d'aviser à la réorganisation des usines d'Oboukhov et au perfectionnement de leur outillage, de façon à leur permettre de lutter avec la concurrence étrangère.

Les canons de 12 pouces du *Tchesma*, pesant 3,565 pouds, ont été payés 149,000 roubles la pièce, soit 41 roubles le poud. Un canon identique, d'un poids moindre 3,103 pouds, ne serait revenu, aux usines d'Oboukhov, qu'à 79,895 roubles, soit 25 roubles le poud.

On voit l'importance de l'économie, et l'on conçoit que le gouvernement, ayant encore à armer les cuirassés *Sinope* et *Catherine II*, songe à la réaliser.

La Russie possède d'ailleurs sur la mer Noire une puissante flotte pour laquelle elle a fait des sacrifices d'argent considérables. Elle a notamment vingt bâtiments de première classe et plusieurs croiseurs-torpilleurs à grande vitesse.

Ajoutons qu'un des bassins du port de Sébastopol renferme, humblement rangés le long du quai et se dissimulant de leur mieux, des navires — il y en a au moins deux — aux formes étranges : monitors cuirassés à coupole, à pont invisible, etc., construits à grands frais sur les plans d'un illustre amiral et appelés à rendre les plus grands services. Lorsqu'ils ont été terminés ils remplissaient bien toutes les conditions qui leur étaient demandées, hormis de bien flotter sur l'eau en pleine mer.... Ils n'ont jamais pu corriger ce vice rédhibitoire, surtout pour un navire.

Avant de quitter Sébastopol, disons quelques mots de la *Flotte patriotique russe*, fondée en 1878, dont nous ne croyons pas qu'il ait été encore parlé en France et qui vient d'atteindre son dixième anniversaire. C'est sur l'initiative de la Société moscovite d'encouragement à la navigation marchande qu'un comité spécial, présidé par le gouverneur général, prince V. Dolgoroukow, fut organisé dans le but de recueillir des collectes dans l'empire entier.

Le césarévith grand-duc héritier, — l'Empereur actuellement régnant, — se mit aussitôt à la tête de cette œuvre patriotique. Les dotations affluèrent de toutes parts et atteignirent très vite un chiffre si considérable que Son Altesse Impériale crut nécessaire de fonder à Saint-Pétersbourg un second comité, qui agit parallèlement avec celui de Moscou et se constitua le 5 mai 1878, en présence de son auguste protecteur.

Le comité d'organisation de la flotte patriotique élabora

le règlement de la Société, qui fut sanctionné le 9 mai 1879 et remanié en 1886.

Les premiers trois bateaux à vapeur de la flotte patriotique furent achetés en juillet 1878. Une société américaine de Hambourg les fournit, pour la somme d'un million six cent mille roubles. C'étaient la *Russie*, le *Moscou* et le *Pétersbourg*. Un quatrième vapeur, également de provenance étrangère, le *Nijni-Novgorod*, fut acheté en septembre de la même année, pour la somme de trois cent cinq mille cinq cent six roubles.

En 1879, on commanda à Marseille un bateau à vapeur qui répondait à toutes les conditions d'un croiseur. En 1880, ce bâtiment fut livré à la flotte patriotique pour la somme de un million douze mille roubles. Deux ans après il fut cédé aux mêmes conditions au ministère de la marine et il figure en ce moment sur les rôles de la flotte de la mer Noire sous le nom de *Souvenir du Mercure*.

Après le naufrage du *Moscou*, sur la côte orientale de l'Afrique, la Société acquit en novembre 1882, à l'étranger, pour le prix de six cent mille roubles, un nouveau vapeur qui reçut le nom de *Kostroma*.

Depuis 1879 la Société fait le service régulier entre les ports de la mer Noire et ceux de l'Extrême-Orient. L'essor que son activité a pris à partir de cette époque a obligé la Société à faire de nouvelles acquisitions de bâtiments : le nouveau *Moscou*, acheté en Angleterre pour sept cent mille roubles, le croiseur *Europe* (appelé depuis *Yaroslaw*) acquis en 1885 du ministère de la marine pour huit cent mille roubles; enfin le nouveau *Kostroma*, acheté cette année-ci pour six cent soixante-dix mille roubles en remplacement de celui qui a foit naufrage en 1887 sur les côtes de Sakhaline.

Outre ces grands paquebots destinés à naviguer sur l'Océan, la Société a acquis en Angleterre, pour la somme de vingt-deux mille cinq cents livres sterling, un bateau à vapeur d'un tirant d'eau peu considérable, pour le pas-

sage des bas-fonds de l'embouchure de l'Amour. Ce bâtiment s'appelle le *Vladivostok*.

En ce moment, la flotte patriotique se compose, par conséquent, de sept bateaux à vapeur, pouvant recevoir des cargaisons de treize mille tonnes de marchandises et aménagés pour le transport de plusieurs milliers de passagers, dont trois cents de première classe.

Les navires de la flotte patriotique ont fait depuis sa création cinquante-trois traversées régulières entre Odessa et les ports de l'Extrême-Orient. Pendant ces traversées régulières, la Société a transporté, à destination de Vladivostok, environ quarante mille personnes et cinq millions deux cent soixante dix-sept mille deux cent vingt-deux pouds de marchandises, dont plus de trois millions trois cent mille pouds de thé.

Les passagers transportés à bord des vapeurs de la Société à d'autres destinations ont dépassé le nombre de trois cent dix mille.

Et malgré la perte de deux paquebots la situation financière de la flotte patriotique est satisfaisante.

Dans le courant de dix années (jusqu'au 1er janvier 1888) l'entreprise a réalisé quatre millions cent deux mille six cent neuf roubles provenant de donations, onze millions cent treize mille cinq cent quatre-vingt-huit roubles formant le produit des recettes de l'entreprise, trois millions cinquante-quatre mille sept cent trente roubles de subsides de l'Etat et sept cent vingt-six mille trois cent huit roubles d'autres provenances, soit dix-huit millions neuf cent quatre-vingt-dix-sept mille deux cent trente-cinq roubles de rentrées.

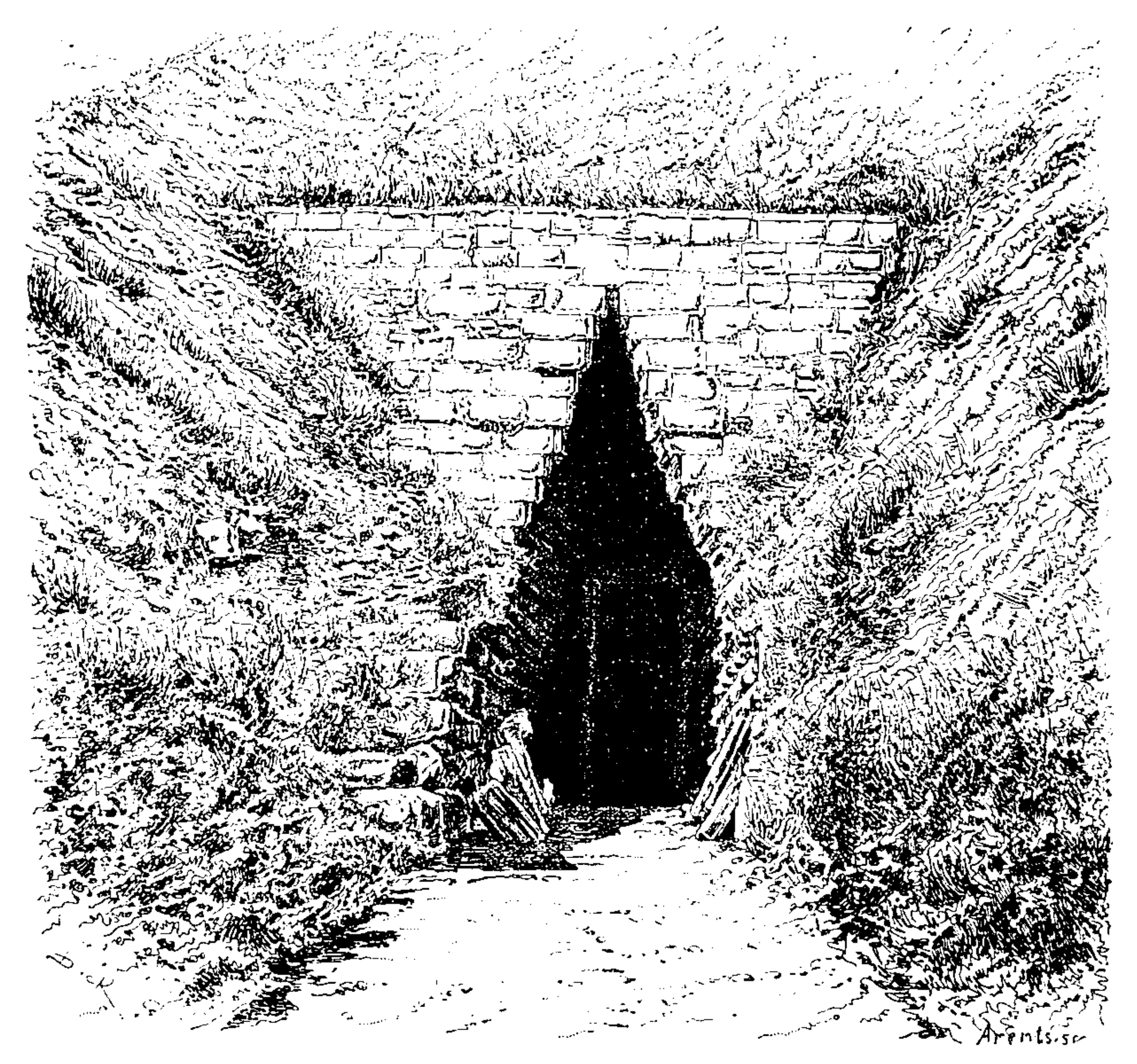
La Société a payé ses bateaux cinq millions deux cent cinquante-cinq mille deux cent quarante trois roubles y compris le prix — un million cent soixante et onze mille roubles des deux navires naufragés.

Les frais d'exploitation sont montés a treize millions quatre-vingt neuf mille sept cent cinquante-trois roubles, ce qui forme un total de dix-huit millions trois cent qua-

rante-quatre mille neuf cent quatre-vingt-seize roubles.

Le développement ultérieur de l'activité de la flotte patriotique russe doit être considéré comme assuré. Le nombre des passagers et la quantité des marchandises augmentent chaque année. L'établissement de communications régulières avec les ports de l'Empire ne manquera pas de contribuer à la colonisation des possessions lointaines de la Russie, ce qui, a son tour, réagira favorablement sur le trafic général.

Le chemin en corniche entre Ialta et Sébastopol, est, paraît-il, très pittoresque. Il arrive souvent que des voyageurs débarquent à Ialta, font en voiture cette jolie promenade de dix heures et vont reprendre le bateau avant son départ de Sébastopol. La proposition m'a été soumise. En toute autre circonstance je l'aurais sans doute acceptée. Mais ma mésaventure de la frontière m'a rendu prudent. La crainte de l'imprévu, le risque de ne point trouver de chevaux à un relais de poste, l'éventualité de subir un retard de plusieurs heures et de trouver en arrivant à Sébastopol le bateau parti et mon voyage manqué, m'attachent au pont du *Volga*, qui de Sébastopol nous a conduit à Ialta, et de Ialta à Théodosie, où nous arrivons le samedi 12 mai, à trois heures de l'après-midi , devant y faire un arrêt de six heures.



Skati-Kourgan. — Le tombeau de Mithridate à Kertch.

CHAPITRE VI

LA CRIMÉE (*Suite*).

Théodosie. — Kertch.

Novorossisk et son chemin de fer. — Théodosie — Les casernes. — L'atelier de M. Aivasovski. — Un panopticon. — « John Styx ». — Un sporstman parisien à Théodosie. — « Oiseaux légers » marche militaire. — Kertch. La ville et les forts. — Les manœuvres de l'armée russe. Le mont Mithridate. — Skati-Kourgan. — Tumuli pontiques. — Les dernières escales. — La « mer Noire ». — La Compagnie Paquet. — Un beau rapport de mer. — Le capitaine Giboin. — Isolé au Caucase !

La ligne de chemin de fer qui relie le port de Novo-

rossisk à Rostow et à Vladikawkas a été inaugurée depuis mon voyage, dans le courant du mois d'août, par le prince Dondoukow-Korsakow, qui était encore gouverneur général du Caucase.

L'achèvement de cette ligne est un des événements les plus importants pour le commerce de la mer Noire pendant ces dernières années. La ville de Novorossisk, par sa réunion avec les districts du Kouban et les riches productions des provinces dont Rostow est le chef-lieu, deviendra probablement avant peu d'années un second Odessa. Elle possède un magnifique port naturel complètement abrité des vents du large. Plusieurs millions de roubles ont été dépensés pour le port de Novorossisk par le gouvernement russe.

Nous débarquons à Théodosie à trois heures de l'après-midi et à cause de la grande quantité de marchandises à décharger et à charger ensuite nous ne partirons qu'à dix heures du soir. Que faire sinon une longue promenade ?.... Mais où? Nous ne sommes plus ici à Ialta. La côte est nue; le terrain découvert, sans arbre ni végétation, c'est le vrai pays tartare. Nous cotoyons d'ailleurs à chaque instant des descendants de ces Mongols de la Crimée qui ont conservé les caractères distinctifs des populations habitant encore le plateau mongolique de l'Asie chinoise.

Théodosie, grand village bâti comme toutes les villes russes, est vite visitée. Des casernes très considérables, comme *en tous les lieux où nous passerons*, sont construites sur les hauteurs voisines, à proximité des ouvrages de défense armés de pièces de gros calibre qui couronnent Théodosie au nord et à l'est de la rade. Le long de la mer s'élèvent des constructions ruinées et de hautes tours génoises, comme on en rencontre en divers points de la côte de la Mer Noire.

Qui le croirait? Cette plage nue, sans agréments, ce grand village sont visités pendant l'été par une foule nombreuse composée de petits fonctionnaires, d'habitants de

la Crimée qui viennent y prendre des bains de mer. Il n'y a cependant ni casino, ni théâtre, aucune distraction, sauf l'exception dont nous parlerons tout à l'heure, pas même d'hôtels — dans le sens européen du mot : rien que des *gostinitzas* russes, maisons à un étage — où probablement il serait impossible de se faire comprendre autrement qu'en russe. Il se peut que je me trompe, je donne ici l'impression que j'ai ressentie. Il est vrai que Théodosie isolée, sans chemin de fer, en dehors de la route des grandes villes, ne doit guère attirer les étrangers.

Il y a cependant à Théodosie une intéressante et curieuse visite à faire. C'est l'atelier du célèbre peintre Aivasovsky. Séduit par l'étrangeté du site — à moins qu'il ne soit né à Théodosie, ce qui expliquerait mieux son goût — M. Aivasovsky dont la réputation est très grande en Russie, qui est connu aussi à l'étranger, s'est fait construire sur le bord de la mer une très jolie maison du style grec où il habite la plus grande partie de l'année, passant le reste du temps à Saint-Pétersbourg. L'atelier du peintre, situé derrière la maison à laquelle il communique par un escalier intérieur a une entrée spéciale et est gracieusement ouvert aux étrangers. Un registre reçoit les signatures des visiteurs.

L'atelier de M. Aivasovsky est une immense pièce rectangulaire ou pour être plus exact une salle de spectacle avec un théâtre complet, avec ses décors et ses toiles peintes, sauf à une des extrémités. Au mur, quelques tableaux du peintre: une *Fuite de Sodome*, un *Incendie en mer*, une *Tempête; Christophe Colomb arrivant en Amérique*, une *Vue de Naples*. Ces tableaux d'un réalisme achevé, d'une intensité de coloris extrême, avec les tons particuliers à l'école russe, auxquels nous a habitué Vereschaguine sont d'un grand effet et produisent une très vive impression. Ils sont, du reste, popularisés par la gravure et la chromolithographie. Dans la salle à manger de l'hôtel du Caucase, à Tiflis, j'ai retrouvé la *Tempête* et l'*Incendie en mer* que j'avais vus

dans l'atelier de M. Aivasovsky, à Théodosie. — La pièce intermédiaire entre l'atelier et les appartements particuliers du peintre offre une réunion curieuse de portraits. C'est la galerie des hommes célèbres (avec le fac-simile de leur signature) dont s'honore la Russie depuis un siècle dans les arts, les lettres, les sciences, la politique et la guerre. Pour un petit nombre de noms célèbres, il y en a beaucoup plus que nous ignorons. Quelle réserve d'hommes à ce grand peuple.... Parmi les noms les plus récents, je cite au hasard : *Aksakow*, *Katkow*, *Rubinstein*, *Ignatiew*.

Notre visite à l'atelier de M. Aivasovsky est terminée. Nous revenons, M. Philippon et moi, dîner à bord. Pendant notre promenade, l'*Olga*, bateau de la compagnie arrivant de Batoum est entré dans le port et est venu se placer de l'autre côté de notre appontement. Nous redescendons à terre nous promener un peu. Une baraque de foire, misérable d'aspect, avec une toile peinte représentant des monstres marins, avait attiré nos regards. Elle est à côté d'un *Panopticon*, sorte de musée optique. Notre intention était d'y entrer. Une foule composée de tartares, de moujicks et de quelques soldats est groupée devant la baraque dont le propriétaire roule du tambour pour appeler la foule. Mais cette foule, qu'il faudrait traverser pour voir un spectacle sans doute fort peu intéressant, est si graisseuse, si sale que nous n'osons pas nous y aventurer.

Nous restons donc en badauds devant la baraque, cherchant à comprendre quels sont les animaux étranges représentés dans un paysage antédulivien sur ce tableau que n'a certes pas signé M. Aivasovsky.

Le jour tombe. La plupart des passagers des deux paquebots se promènent ou sont arrêtés en ce coin de la ville, passant de leur mieux le temps jusqu'au départ.

Nous avons ri tout à l'heure en croisant un des passagers de l'*Olga* qui passe auprès de nous en frétillant Imaginez un Anglais roux, petit et gras, avec une face

de pleine lune rose-crème, des favoris longs, plantés comme des postiches le long du visage, la bouche fendue jusqu'aux oreilles. Il porte une jaquette trop courte de couleur claire, un pantalon collant sur des jambes grêles et au sommet du crâne une toute petite toque écossaise dont le ruban lui tombe dans le cou. Il a l'air tout à fait content de lui-même et se promène les mains dans ses poches en faisant de grandes et comiques enjambées, provoquant des sourires sur son passage. Ce cuisinier anglais, manque de distinction. Il rappelle le John Styx du *Petit Faust*.

Auprès de nous je remarque un jeune homme, seul, en mac-farlane, grignotant de ces petits fruits secs, qu'on appelle « kakaouets » en Algérie.

Ce voyageur arrivé tout à l'heure de Batoum n'a pas l'air de s'amuser beaucoup. Mais je ne me trompe pas... cette figure parisienne... c'est... Comment cet élégant, ce sportsman, est-il ici?... Que fait-il donc à Théodosie? Voilà le cas de rééditer une fois de plus le mot du doge de Venise à Versailles.... Je m'approche.

— N'est-ce pas à monsieur Maurice Ephrussi que j'ai l'honneur de parler?

— Parfaitement!

Nous renouons vite connaissance.... En deux mots M. Ephrussi me raconte qu'il vient de faire une rapide visite à Bakou, avec des ingénieurs aux importants gisements de pétrole acquis par MM. de Rothschild, il y a quelques années, dont l'exploitation augmente tous les jours. Il est allé étudier sur place certaines questions intéressantes et revient enchanté de son voyage, qui a été très rapide. M. Ephrussi, mis au courant de notre objectif me donne les dernières nouvelles lors de son départ. Les préparatifs s'achèvent. Plusieurs de nos futurs compagnons sont déjà passés en Asie; les invitations du Caucase pour l'inauguration du chemin de fer sont assez nombreuses; nous aurons M. Fegle, directeur de l'usine de Bakou. Nous verrons même des dames, de jolies dames. Bravo!

Mais quelle est cette musique militaire qui soudain éclate à nos oreilles? C'est la musique d'un des régiments d'infanterie qui joue au club pour une réception d'officiers. Mais que joue-t-elle? Quelle est cette marche guerrière que nous connaissons... mais pas avec ce rhythme... Et nous voilà tous trois à chercher, messieurs Ephrussi, Philippon et moi. Soudain je me frappe le front : « Oiseaux légers! » C'est bien le vieil air populaire du ténor Roger arrangé en pas redoublé pour musique militaire. Quel drôle d'effet il produit!... Et nous nous mettons à rire tous trois à ce souvenir de la patrie absente.

La fin de la soirée a passé très vite. En nous acheminant doucement vers le bateau M. Philippon nous décrit les ressources du Caucase qu'il connait bien; les affaires intéressantes et lucratives qui s'y rencontrent pour les capitaux francais, plus particulièrement l'industrie des bois qu'il connaît bien — et qui est la sienne. M. Ephrussi lui pose diverses questions qui intéressent sa maison, ses affaires de naphte. L'heure du départ arrive.

Nous partons les premiers et l'*Olga* ne sortira qu'après nous.... Du pont de nos deux bateaux nous nous disons « Au revoir! ».

Le thé pris nous rentrons coucher dans nos cabines et le lendemain matin, après une nuit excellente et une mer d'huile, nous sommes à l'entrée de la mer d'Azow, devant le détroit de Kertch ou d'Iénikaleh.

Kertch, où nous arrivons le matin au soleil levant, est une ville importante par sa position à l'entrée du détroit d'Iénikaleh. Les navires pénètrent par là dans la mer d'Azow au fond de laquelle est Taganrog qui fait un immense commerce de blé. Taganrog a été la ville de prédilection de l'empereur Alexandre Ier qui aimait ses frais ombrages et sa riante nature. Il y habita pendant plusieurs années un beau palais où il mourut.

Très intéressante escale. La ville de Kertch importante place de commerce et de guerre, qui compte près de vingt mille habitants est fort curieux à visiter

Elle s'étage sur les flancs des hauteurs qui courent le long de la rade, laquelle pourrait recevoir dans ses eaux profondes une flotte de vaisseaux de guerre. Un fort détaché, solidement établi sur le promontoire situé au sud de la ville couvre ses approches vers le large, et au penchant des collines on distingue, en approchant de la terre, de nombreuses lignes de tentes blanches. Ce sont les camps d'instruction où manœuvrent, pendant l'été, les régiments d'infanterie et les batteries d'artillerie.

Il ne manque pas de gens assez naïfs pour croire l'armée russe, cette immense agglomération d'hommes qui au jour d'une mobilisation complète atteindrait plusieurs millions de soldats disciplinés et robustes, en dehors de ce mouvement qui entraîne fiévreusement depuis quelques années les armées européennes. C'est là une erreur capitale. Sur tous les points de l'Empire, en Europe et en Asie, dès que la saison le permet, les soldats et les officiers de toutes armes reçoivent une instruction militaire solide et pratique dirigée surtout en vue du combat de champ de bataille. Du mois de mai au mois de septembre on peut dire que l'armée russe tout entière est au camp. Dans les corps d'armée de la Russie d'Europe; dans les circonscriptions du Turkestan, d'Omsk et de la Province Transcaspienne les manœuvres ont lieu d'après le programme envoyé de Saint-Pétersbourg. Dans les circonscriptions d'Irkoutsk et de l'Amour les exercices sont réglés par les commandants de troupe.

Les manœuvres combinées des trois armes sont exécutées partout où elles sont possibles. Cette année elles ont eu lieu dans quarante-cinq camps, sur divers points de l'Empire : au Caucase, du 15 août au 1er octobre; dans la province transcaspienne, du 1er août au 15 septembre. Ces manœuvres s'exécutent avec un soin extrême et les généraux y prennent une part très active. Les instructions des généraux Skobelew et Gourko sont restées célèbres et ont été traduites dans toutes les langues.

Les troupes d'artillerie du Caucase et d'Asie ont des

polygones fort bien installés; aussi les écoles à feu ont-elles lieu dans les garnisons. Il en est de même dans le Turkestan où néanmoins une partie des écoles se fait à Tachkend. Le génie du Turkestan et de la Transcaspienne fait ses exercices réuni par brigades.

Dominant le paysage, aperçu de très loin, bâti au sommet de la colline la plus élevée, se détache sur le ciel bleu, un petit édifice en forme de temple grec, d'assez mauvais goût et d'une construction — sinon d'un replâtrage tout récent. Il attire et retient le regard... Saluons pourtant! Cette hauteur s'appelle le mont Mithridate. La tradition raconte que c'est là, dominant la ville de Panticapé, capitale du royaume du Bosphore, que Mithridate-le-Grand, l'implacable ennemi des Romains, las de soutenir sans espoir une lutte inégale, se fit frapper au cœur avec son épée par un soldat gaulois pour ne pas tomber vivant au pouvoir de ses adversaires. Le temple néo-grec indique la place où tomba, près de Pharnace, le redoutable roi de Pont. Si la tradition est vraie, Mithridate eut en expirant un panorama superbe sous les yeux.

Nous profitons des deux heures que notre bateau reste à Kertch pour gravir M. Philipon et moi le mont Mithridate jusqu'au temple grec. On accède au sommet par un magnifique escalier de pierre, à présent délabré, partant de la place du Nouveau-Marché, au centre même de la ville.

Kertch, la Panticapée des anciens, Aspromonte des Génois se développe à nos pieds en bordure le long de la rade, gagnant dans l'intérieur des terres les nouveaux quartiers où se distinguent les cheminées de quelques usines du nouveau Kertch, devenu depuis la guerre de Crimée une importante ville de fabriques. Au delà de la ville se déroulent par les ondulations des collines de nombreux champs cultivés qui, à cette époque de l'année, font de larges taches vertes au milieu desquelles se distinguent les villes blanchâtres. Plus loin encore, au bord de la mer, à quelques kilomètres, au milieu d'un bouquet

d'arbres touffus, on distingue nettement une anfractuosité sombre. C'est l'entrée d'un vaste souterrain taillé par la main des hommes, que la tradition donne pour tombeau à ce même Mithridate-le-Grand et connu dans la région sous le nom de Skati-Kourgân. Le temps m'a empêché d'aller visiter ce lointain mausolée dont j'ai pourtant rapporté une curieuse photographie. A-t-il vraiment reçu la dépouille mortelle du rival parfois heureux des Romains?

Voilà ce que les savants pourraient nous apprendre. Les fouilles qui ont eu lieu à Kertch par ordre du gouvernement russe ont du moins mis à jour une quantité de monnaies pontiques et d'objets fort curieux qui ont été envoyés au musée de Saint-Pétersbourg.

En faisant un tour d'horizon au sommet du mont Mithridate mon compagnon de voyage me fait remarquer sur les diverses collines dont la ville est entourée dans la direction du nord jusqu'à une très grande distance une série de tumuli parfaitement reconnaissables, immenses amas de terre et dus à la main des hommes. C'étaient là, paraît-il, les tombeaux que les habitants du Pont donnaient à leurs guerriers; à leurs enfants illustres. N'est-ce pas ainsi — ô mes souvenirs classiques ! — que Tacite raconte l'enterrement des chefs germains? En fait. cet usage n'était pas sans grandeur.... Mieux qu'un fût de colonne ou même un mausolée de pierre ces monticules désignaient aux petits-enfants du héros la place où repose, avec ses armes, la dépouille de l'aïeul. Quel passé guerrier éveillent ces tumuli nombreux dont l'œil en embrasse tout d'abord une centaine. Et pourtant, malgré la quantité de terre amassée sur leur corps, la curiosité des savants russes est venue violer la sépulture austère de ces soldais.

L'heure de rejoindre le paquebot est arrivée. Après un tour au marché qui n'offre rien de curieux, nous redescendons en ville aux appels précipités du sifflet de notre vapeur qui rallie les passagers attardés.

A neuf heures du matin notre bateau lève l'ancre. Nous reprenons la marche arrière et passons de nouveau entre les bouées indicatrices du seul chenal où les navires ne courent pas le risque de toucher, situé sous le canon du fort dont j'ai parlé déjà et qui protège les approches de Kertch vers le sud. Bientôt nous sommes au large et mettant le cap vers l'est nous continuons notre route vers le Caucase, où nous avons hâte d'arriver enfin.

Après Kertch, le *Volga* ne fait plus que de courts arrêts sans stationnements — le temps seulement de déposer les lettres et de laisser ou de prendre quelques passagers. Nous nous arrêtons successivement ainsi à Anapa, Novorossisk, Thouaspé, Scotche, Adler, Goudhaoud, le Monastère, Soukhoum, Otchemtchiri, Poti et enfin Batoum.

Partout nous avons embarqué de nombreuses familles de paysans qui se rendent au Monastère, pèlerinage renommé de la Crimée. Ils voyagent tous avec des ustensiles de cuisine, en vue d'un séjour prolongé aux lieux bénis. Mon aimable compagnon, familier avec les coutumes, m'apprend que ces braves gens vont accomplir pendant tout le temps qu'ils vont passer au couvent, outre un pèlerinage qu'ils paieront très cher — laissant par tête un minimum de cinquante roubles — de très rudes travaux car ils mettront leurs bras robustes au service du monastère et de ses jardins.

A Soukhoum je me sépare avec peine de M. Philippon. Pendant les quelques jours que nous venons de passer ensemble j'ai apprécié comme elles le méritent les qualités sérieuses de ce sympathique ingénieur. Il m'a appris sur le Caucase une infinité de détails intéressants. Il connaît bien mieux certainement que beaucoup de gens instruits, nés dans leur pays, les multiples ressources de cet admirable sol qui s'offre aux pionniers et n'attend que la main-d'œuvre. Nous nous disons à revoir « en France, en septembre ». Après m'avoir chargé de ses commissions pour ses amis de Batoum il quitte le bord

à onze heures du soir pour aller coucher à Soukhoum et de là partir le lendemain matin pour sa maison forestière située à quinze kilomètres en forêts — au milieu d'une exploitation en pleine prospérité.

La mer Noire calme n'est pas toujours clémente. Le Pont-Euxin » redouté des anciens — justement redouté aussi de nos marins modernes — qui se montre pour nous depuis que nous avons quitté Odessa unie comme un grand lac est parfois trompeuse aux navigateurs, Trop souvent elle donne le spectacle d'ouragans terribles qui lui ont valu une mauvaise réputation qui est méritée. Pendant la saison d'hiver qui commence en octobre pour finir en mars seulement — souvent même en dehors de cette période funeste — les tempêtes de la mer Noire sont redoutables et justement redoutées des marins.

A présent nous voici devant Kertch, juste en face du détroit d'Iénikaleh, vis-à-vis de la mer d'Azow, passage terrible aux navigateurs où les vents du nord venant des plaines de la Russie du sud soufflent avec une violence folle, se mêlant et donnant lieu à des tourbillons, qui trop souvent engloutissent les vaisseaux.

Lors de notre passage à Sébastopol il y avait dans le port, en réparation pour les avaries graves qu'il avait subies dans la mer Noire, un vapeur : *Mingrélie*, capitaine Giboin, de la Compagnie française de navigation à vapeur Paquet de Marseille. La Compagnie Paquet rend de grands services au commerce et aux intérêts français dans la mer Noire. Depuis quinze ans elle dessert le Caucase par Poti et Batoum et fait de Batoum à Marseille, par Trébizonde et Samsoun un service régulier de passagers et de marchandises. Aussi la Compagnie Paquet est appréciée comme elle mérite de l'être par nos agents consulaires et par les Français qui ont été en rapport avec elle et qui ont toujours eu à s'en louer.

Le commandant de la *Mingrélie* qui nous fut présenté par M. Waquier, notre agent consulaire à Sébastopol trouvait, ayant son bateau immobile, les journées longues

dans le port russe. Content de voir des compatriotes, il nous invita à venir après dîner prendre à son bord un verre de chartreuse de France et aussi à voir les dégâts visibles encore de sa grave avarie.

Le commandant Giboin est un homme aimable et gai, franc comme l'or... un de ces marins provençaux, maîtres matelots hardis comme les Phocéens leurs aïeux ; braves et sages dont la France a lieu d'être fière.

Il nous reçut avec cordialité, nous fit les honneurs de son bateau, et le petit verre en main, sans façon aucune même, lut avec simplicité, sur la demande de notre consul, son livre de bord pendant la tempête. Je fus, je l'avoue, littéralement empoigné par cette lecture tant il y avait à la fois dans ce journal de bord de dangers courus et en même temps tant de simplicité grande dans la manière aride et presque sèche dont l'événement était raconté..... A mon retour en France j'écrivis à la Compagnie Paquet pour la prier de m'envoyer cet extrait de journal de mer : ce qu'elle a fait très gracieusement.

Je ne sais pas si mes lecteurs auront la même impression. Mais ne serait-ce que pour mettre en lumière le courage, l'énergie, le sang-froid, l'intelligence, qualités grâce auxquelles M. le capitaine Giboin, officier de la marine française, a réussi à sauver son navire dans des conditions particulièrement périlleuses et difficiles je tiens à citer dans son éloquente simplicité, quelques extraits du journal de mer de M. le capitaine Giboin.

« Je suis parti de Batoum pour Kertch sur lest, le 6 mars 1888, à 7 heures du soir, par forte pluie. Peu de vent; vent de ouest-nord-ouest et faisant route au nord 47° ouest du monde. A minuit le vent fraîchit... la mer grossit et le tangage devient fort.

« Le 7 mars même vent; temps à grains; neige et grêle dans les grains ; très grosse mer ; violent tangage fatiguant beaucoup le navire et la machine ; grosse houle nous occasionnant de forts roulis. A dix heures du matin, étant en vue des hautes montagnes de Soukhoum, le vent fraîchit.

Les embruns couvrent l'avant; les coups de mer ébranlent le navire de l'avant à l'arrière au point que je suis obligé de faire ralentir la marche de la machine.

« *Le 8 mars le vent* passe à l'ouest-sud-ouest et sud-ouest. Fort coup de vent, mer démontée me donnant de sérieuses inquiétudes pour le navire et la machine dont l'accélération de vitesse aux tangages..... Forts coups de mer à l'avant qui disparaît entièrement sous les lames. Roulis épouvantables, fatiguant énormément toutes les parties du bateau, sa mâture, la machine et mettant à découvert la prise d'eau d'injection. A trois heures du matin la mer est énorme, épouvantable et m'oblige à prendre la cape. La machine s'emporte; la mer brise le long du bord imprimant d'affreuses secousses au bateau et couvrant le pont de l'avant à l'arrière.

« Nous nous estimons alors à 203 milles au nord 47° ouest de Batoum.

« *A trois heures trente du soir, le même jour, rencontré* un brick grec ayant son pavillon en berne et fuyant devant la lame, ses pavois brisés et la mer balayant son pont. L'équipage monté dans les haubans nous montre une inscription en grec sur une planche et nous demande du secours *que nous ne pouvons lui donner, car nous ne gouvernons pas et ne pouvons l'accoster.*

« Une demi-heure après, le 9 mars, le navire vient en travers, la mer est énorme, épouvantable et les violentes trépidations me font craindre la rupture de quelque pièce de la machine. Les lames creuses et sourdes se brisent avec violence sur les pavois du vent en imprimant au bateau d'affreuses secousses.....

.... Voulant alors faire le tour vent arrière, nous remarquons *dans le changement de la position de la* barre que la résistance sur les drosses n'est plus la même. Armés d'un fanal, nous nous rendons sur l'arrière et par un des hublots nous constatons la perte du faux étambot et celle du gouvernail. Stoppé immédiatement. A cinq heures du matin, à la suite d'un fort grain de

pluie, le vent se calme tout d'un coup et fait le tour du compas en passant par l'ouest, mis aussitôt tout le personnel du bord à l'œuvre pour confectionner un gouvernail de fortune que nous terminons à cinq heures de l'après-midi malgré toutes les difficultés qui nous sont occasionnées par l'état de la mer. Étant alors à soixante-dix milles dans le sud-ouest du détroit de Kertch, nous avons mis en marche très doucement, le vent étant ouest.

« .... Pendant la nuit, le vent passe à l'ouest-sud-ouest, la brise fraîchit et le navire vient sur tribord, jusqu'au nord-ouest un quart nord. Le 10, à la pointe du jour, nous sommes en vue des côtes de Crimée. La brise fraîchissant toujours et la mer grossissant, nous a permis d'atteindre la baie de Théodosie où j'ai mouillé mais trop au large, le 10 mars, à midi, par vingt-huit mètres de fond.

« Coup de vent de sud-ouest et mer très grosse pendant toute la journée et la nuit, rendant la communication impossible avec la terre.

« Le 11 mars seulement, le vent étant moins fort, j'ai fait pousser les feux et je remouillais mes deux ancres à trois heures du soir, au vrai mouillage, par dix-huit mètres de fond.

« Nous avons alors mis un canot à la mer et nous étant rendus sous l'arrière du bateau, nous avons constaté que le faux étambot était cassé à la hauteur de cinq mètres dix centimetres, et le gouvernail, à sa mèche, à celle de six mètres soixante-dix centimètres.

« Je me réserve de faire plus ample rapport pour les avaries qui pourraient être découvertes plus tard, soit dans la coque ou la machine, ainsi qu'une note détaillée des objets d'armement employés pour notre gouvernail de fortune, perdus ou détériorés.

« Fait et clos le présent, à Théodosie, le 12 mars 1888.

Le capitaine,

A. GIBOIN. »

Le simple récit de ces cinq jours de mortelle angoisse n'offre-t-il pas un tableau saisissant de ce que peut être une tempête en mer Noire? Au surplus si nos compatriotes veulent savoir comment a été appréciée la conduite à la mer de M. le capitaine Giboin, ils liront avec plaisir l'extrait suivant du *Messager de Crimée* du 18-30 mars 1888.

« ... En ce moment se trouve en rade de Sébastopol un hôte intéressant, surtout pour les marins. C'est le grand vapeur *Mingrélie* de la Compagnie Paquet, faisant les voyages entre Batoum et Marseille.

« Venant du Caucase par un très mauvais temps, son gouvernail s'est cassé lorsqu'il se trouvait sous le méridien de Kertch. La situation était critique: le vent poussant le bateau vers la côte. Mais son hardi capitaine sut bientôt se tirer d'embarras. De sept heures du matin à trois heures du soir il installa un gouvernail de fortune à l'aide duquel il arriva à Théodosie après avoir fait avec lui une traversée de soixante-dix milles.

« De Théodosie à Sébastopol, le bateau fut remorqué par le remorqueur l'*Utile*, appartenant à la Compagnie russe et envoyé d'Odessa à cet effet. Il sera certainement intéressant pour les marins de savoir la façon dont a été construit le gouvernail, d'autant plus que, différent de celui que nous enseignent les praticiens, il est de beaucoup plus pratique que le nôtre. Avec les différents gros madriers que le navire français avait, il a été construit un radeau ayant deux sagènes de long sur une de large et consolidé avec des boulons et des amarres. Sur l'un des côtés, dans le sens de la longueur, ont été fixées des chaînes et autres poids lourds afin que dans l'eau le radeau se tînt verticalement. Les deux autres extrémités dans le sens de la largeur furent réunies par une traversière d'où partait un gros grelin venant sur le milieu de l'arrière du bateau et fixé sur le gaillard. Sur la dunette et en travers fut installée une vergue basse dont chacun des deux bouts fut amarré sur les bittes. Aux deux extrémités de la vergue furent mises des poulies (galoches) par

lesquelles passaient des aussières. Un des bouts de ces aussières était amarré sur le grelin fixé sur le radeau et juste au milieu de la partie du grelin comprise entre l'extrémité arrière du navire et le radeau. L'autre bout des aussières était garni au treuil. La tension ayant fait casser ces aussières, pour les renforcer on en mit deux autres de la même façon, mais avec cette différence que l'on fixa de forts palans sur les extrémités mobiles, un croc amarré sur l'aussière, l'autre sur le bout de la vergue et le garant se trouvant sur la dunette.

« Le gouvernail de fortune recommandé par nos marins et qui consiste en un radeau maintenu par deux aussières passant par les écubiers de l'arrière, est toujours enclin par lui-même à aller de côté et d'autre, et avec lui il est non seulement difficile de se diriger, mais même de se maintenir. Tandis qu'avec l'autre gouvernail, grâce au grelin partant du milieu de la dunette, il est, au dire du capitaine, suffisamment facile de tirer sur les palans et de virer l'aussière au treuil pour diriger le navire comme avec un gouvernail ordinaire.

« La *Mingrélie* marche parfaitement avec ce gouvernail à raison de cinq nœuds à l'heure. Comme de pareilles avaries arrivent assez souvent sur les bateaux de guerre, probablement nos marins profiteront de cette occasion pour aller voir le gouvernail de fortune avant qu'on ne l'ait enlevé, d'autant plus que le capitaine et ses officiers, avec la bonté et la bienveillance qui distinguent en général la nation française, expliquent avec beaucoup de complaisance les moyens qu'ils ont employés, aux personnes qui s'y intéressent.

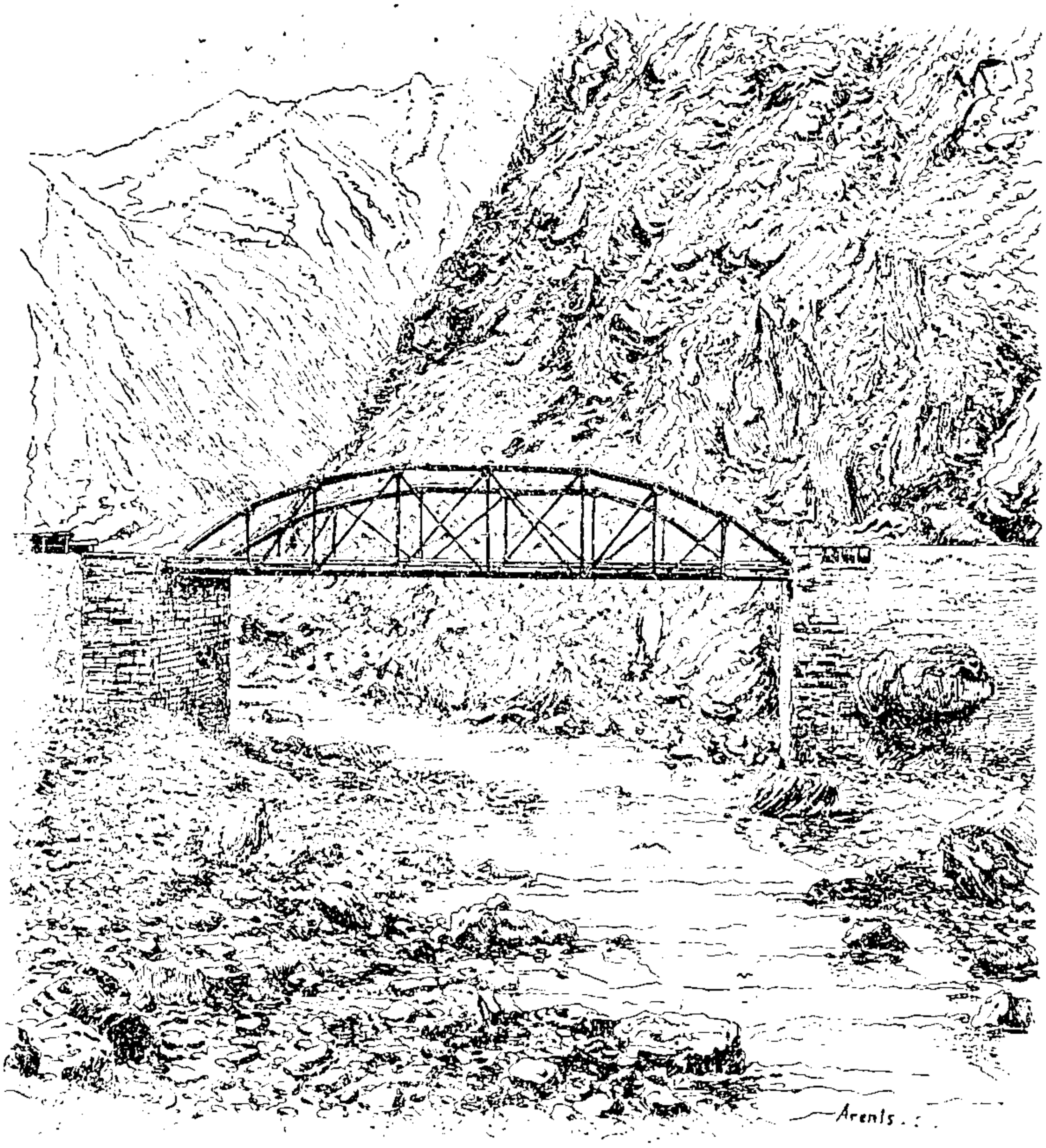
« Dans quelques jours probablement le vapeur entrera dans le bassin Alekseïeff pour s'y faire réparer. »

La nuit est déjà fort avancée quand, après avoir rêvé sous les étoiles par une belle nuit notre navire fendant régulièrement les flots calmes je regagnai ma cabine.

Avec M. Philipon parti, le dernier fil qui me rattachait à la patrie venait de se rompre. Après un court

sommeil, je montai sur le pont au soleil levant. Le navire stoppait devant Poti, à l'embouchure du Rion, le Phase des Argonautes. Après un court arrêt de quelques instants *le Volga* se remit en marche et quand à neuf heures du matin il entra dans le port de Batoum, je me trouvai seul, bien seul, en posant le pied sur la terre du Caucase.

R.F. IMPRIMÉS



Un pont sur le chemin de fer entre Batoum et Tiflis.

CHAPITRE VII

LE CAUCASE

Batoum et le chemin de fer Transcaucasien.

Un monde à part. — Shamyl et deux aides de camp. — Le Caucase et notre École nationale des mines. — La Transcaucasie province de l'Empire. — De l'importance d'une faute d'orthographe. — Batoum et ses environs. — M. de La Chaume. — Stanitza de Cosaques. — « Au cordon ». — Les prix d'hôtel

au Caucase. Un Français peu patriote. — Les officiers russes et l'Autriche. — La Colchide. — Un souvenir à Jason. — Champs de roses. — Comment le diable fit l'Arménien. — « Vive la France! » — Le service obligatoire au Caucase. Un ordre du jour. — Le télégraphe anglais des Indes. — Mzket. Église et forteresse.

Le Caucase! Cette « expression géographique » comme dirait M. Prudhomme éveille seulement d'abord l'idée de la chaîne de montagnes qui sépare l'Europe de l'Asie. Prise en ce sens, la définition n'est pas complète, car elle sert à nommer un grand, beau, riche et curieux pays qui, à peine entrevu, charme, séduit, attire et retient le voyageur, aussi bien par le pittoresque de ses montagnes, de ses forêts, de ses vallées et de ses plaines aux aspects infiniment divers que par les mœurs curieuses de ses populations si étranges. Il y a une variété infinie de types et de vêtements dans la foule bariolée que nous allons rencontrer.

Il est vrai que l'isthme caucasien, large de neuf cents kilomètres, forme à lui seul un monde qui a eu son histoire particulière, très curieuse et très intéressante, où vingt nationalités différentes de race, de langue, de costume et de religion, ont vécu pendant des siècles et vivent encore côte à côte, parlant, disent les gens bien informés, plus de quarante langues ou dialectes spéciaux.

Les souvenirs historiques que le Caucase évoque datent de loin. Sans parler de Prométhée ni du vautour qui lui ronge le foie, ils s'ouvrent par un joli conte qui a pris son origine dans un événement historique : l'expédition commerciale de hardis navigateurs grecs que l'histoire a retenue sous le nom de conquête de la Toison d'Or. Le pays de Colchide vers lequel l'aventureux Jason dirigea la proue de son navire *Argo* est l'Imérétie actuelle, que nous allons traverser, dont la capitale est Koutaïs, pays des roses. Le Phase, à l'embouchure duquel le navire grec jeta l'ancre à l'endroit même où s'élève aujourd'hui Poti est le Rion, dont la ligne du chemin de fer longe le

cours presque jusqu'à sa source, remontant jusqu'au col élevé de Sourham, où est en ce point la ligne de partage des eaux de la mer Noire et de la mer Caspienne. Le dernier épisode national de l'histoire du Caucase est l'histoire de l'émir lesghien, le prophète Shamyl, qui fut l'Abd-et-Kader de ce pays et qui combattit vingt ans les Russes avec succès. Comme le marabout d'Aïn-Madhi, après avoir combattu la guerre sainte contre les envahisseurs du sol, il se rendit, vieux lion édenté, à ses ennemis chrétiens, après avoir poussé la résistance jusqu'à ses dernières limites. Cerné dans sa forteresse de Weden par les généraux du Tsar, il se livra le 12 avril 1859, confiant en la générosité d'ennemis loyaux. Shamyl n'eut pas à s'en repentir. Comme Abd-el-Kader, il put jouir d'une liberté relative à Kalouga et mourut il y a quelques années.

Mais sa race tout entière n'a pas désarmé et n'a pas accepté le pain des russes. J'ai vu, il y a quatre ans, au palais d'Ieldiz-Kiosk, aide de camp du sultan à Constantinople un fils de Shamyl, beau jeune homme de vingt-neuf ans, vêtu du costume lesghien avec la tcherkesse et le papak en peau de mouton. Il accompagnait le sultan aux dévotions du vendredi, au Sélamlik, mêlé aux maréchaux et aux grands officiers du palais.

Il est vrai qu'un grand voyageur de mes amis m'a raconté qu'à un de ses derniers voyages à Saint-Pétersbourg, il fut invité à dîner dans un cercle, par un russe, qui ajouta à titre de curiosité... « Vous trouverez là un fils de Shamyl! ».

Mon ami, qui s'attendait à voir un Circassien fier et farouche, vaincu mais non gagné, courbé sous l'implacable « mektoub » de la fatalité musulmane et acceptant avec la résignation du « fidèle » sa nouvelle situation : un fils de Shamyl en un mot... vit entrer, un général portant les aiguillettes d'aide-de-camp de l'Empereur, qu'il eût été impossible de distinguer des autres généraux russes....

Le temps, hélas! nous manque pour visiter en détail cet admirable pays, le Caucase qui mérite à lui seul, tant il présente de variété et d'intérêt, les honneurs d'un voyage spécial. J'ajoute que le Français y trouvera, en plus d'un endroit des compatriotes qui sont venus y chercher la fortune qui sourit ici aux laborieux plutôt qu'en bien d'autres pays.

Au point de vue minier le Caucase est une des contrées les plus intéressantes du globe. Tel est l'attrait qu'il inspire qu'il y a quelques années le nombre des élèves de notre école supérieure des mines qui choisissaient le Caucase pour leur voyage d'études, devint si grand qu'il fallut le limiter. Le voyage du Caucase fut dès lors la récompense accordée à la tête de la promotion de l'école, comme autrefois les régiments de l'Algérie et des pays où l'on faisait campagne étaient choisis, de préférence par les premiers numéros de Saint-Cyr....

Mais l'Asie nous appelle.... Dans quatre jours, nous nous embarquerons sur la Caspienne. Et dans ce temps restreint il nous faut encore voir Tiflis, la capitale si curieuse de la Transcaucasie. Cette visite nous prendra bien deux jours.... Que faire alors? Regarder! comme on dit dans Michel Strogoff « regarder de tous ses yeux ». Nous allons faire de notre mieux!....

C'est par Batoum que le voyageur venant de la mer Noire fait son entrée au Caucase. Les cîmes neigeuses de la chaîne lui sont apparues depuis la veille. Au dernier plan la montagne est garnie jusqu'aux glaciers par d'épaisses forêts noires qui renferment les diverses variétés des bois utiles à l'industrie. La dernière escale a été Poti, l'ancienne tête de ligne du chemin de fer, qu'a remplacé, depuis l'annexion russe, Batoum, abrégeant la longueur du trajet et mettant en communication directe Tiflis avec le port important de Batoum, où l'animation paraît extrême. Il fait une chaude matinée du mois de mai, qui me donne un avant-goût des températures torrides qui nous attendent en Asie.

N'y sommes-nous pas déja un peu?

Le pays situé au sud de la chaîne du Caucase porte le nom de Transcaucasie. Réuni administrativement à l'empire de Russie dont il forme un gouvernement à la tête duquel est placé l'aide de camp général Dondoukow Korsakow il fait cependant partie géographiquement de l'Asie. Sa capitale est Tiflis, une ancienne ville persane.

Auparavant, le Caucase (Caucasie et Transcaucasie) était une lieutenance de l'empereur comme la Transcaspienne et le Turkestan. Le dernier lieutenant de l'empereur au Caucase a été le grand duc Michel dont le souvenir est resté dans les cœurs des habitants.

L'entrée du Caucase parmi les provinces de l'empire a du être motivée par des raisons de haute politique. Il n'en est pas moins vrai qu'elle a entraîné certains inconvénients. La population russe et les étrangers s'accordent à dire que le règlement et la solution des affaires de toute sorte y ont perdu.... Du temps du grand-duc, c'est à Tiflis même que les décisions étaient prises, sur place, rapidement, en parfaite connaissance de cause. Les Russes qui, bien trop souvent ne connaissent pas le prix du temps étaient obligés de régler plus vite les affaires. Aujourd'hui, toute question de quelque importance se règle à Saint-Pétersbourg. La réponse arrive quand elle peut.

En outre le nouvel état de choses a soulevé certaines réclamations qui viennent encore compliquer l'administration de la province conquise.

L'annexion de Kars et de Batoum à la Russie et l'émigration des musulmans de ce pays ont eu pour suite de nombreux litiges relatifs aux questions de propriété foncière. Les indigènes qui ont opté pour la nationalité russe élevèrent une foule de prétentions sur les propriétés laissées par les émigrés et destinées comme propriétés de l'État, à être distribuées à des colons russes. Un certain nombre de ces prétentions avaient été repoussées d'abord comme dénuées de fondement; d'autres ont été l'objet

d'une enquête approfondie, ouverte depuis plusieurs années. Pour prononcer des jugements équitables le gouverneur du Caucase a envoyé à Constantinople M. Barkadzé, érudit archéologue et parlant couramment tous les idiomes turcs, avec mission de prendre copie de tous les documents qui pourraient se rapporter aux propriétés foncières des anciennes provinces turques annexées à la Russie. La Porte-Ottomane a accordé avec beaucoup d'empressement à M. Barkadzé l'autorisation de faire des recherches dans les archives des administrations.

Va-t-on revenir à l'ancien système? Le Caucase sera-t-il de nouveau lieutenance de l'empereur? On le dit. Le voyage que Sa Majesté fait en ce moment au Caucase aura peut-être pour résultat de rendre à ce pays une semi-autonomie sans relâcher les liens qui l'attachent à l'empire.

Batoum, qui n'appartient aux Russes que depuis le traité de Berlin (1877-1878) a pris une grande importance depuis qu'elle a remplacé Poti comme tête de ligne du chemin de fer transcaucasien. En quarante heures, cette voie ferrée d'une construction hardie et qui a rencontré les plus grandes difficultés, traverse l'isthme du Caucase, large de neuf cents kilomètres, mettant en communication par Batoum, Tiflis et Bakou, la mer Noire et la mer Caspienne, l'Asie centrale et la vieille Europe. Il forme l'avant-dernier chaînon de cette route à la vapeur. Aujourd'hui, on va directement de Paris à Samarkand sans quitter le chemin de fer ou le « pyroscaphe » comme nos pères ont appelé les premiers bateaux à feu.

Batoum, russe seulement depuis le récent traité de Berlin est resté port franc jusqu'en 1886, époque à laquelle la Russie obéissant à des nécessités stratégiques l'a soumis de nouveau aux droits de douane en faisant exécuter de grands travaux d'approfondissement et de défense : Les travaux du nouveau port seront complètement terminés au commencement de l'année prochaine. Les bassins sont déjà presque achevés. Les ouvrages de

défense exécutés sont considérables du côté de la terre et du côté de la mer. Fortifiant les abords de la rade, les Russes ont aussi établi d'importants ouvrages détachés sur les hauteurs qui commandent l'entrée de la vallée du Tchorok, la rivière qui se jette à Batoum et vers le Tcholok, qui coule vingt-cinq kilomètres au Nord.

Je viens de m'assurer que j'avais écrit correctement le nom de ce cours d'eau : *Tchorok*. Le lecteur doit admirer ce scrupule de conscience. Il est vrai que mon erreur de plume n'aurait pas aujourd'hui les mêmes conséquences qu'en 1828. On raconte en effet au Caucase où l'histoire est très connue, car plusieurs personnes me l'ont dite, qu'à la fin de la guerre d'Arménie contre les Turcs où s'illustra le maréchal Paskiewitch Erivansky en 1829, les deux plénipotentiaires russes et turcs, réunis pour la délimitation de la frontière entre les deux pays, rédigèrent en commun le protocole du traité. La Russie avait demandé Batoum, dont le port était pour elle d'une grande utilité et que consentaient à céder les Turcs. Le Tchorok, qui passe au sud de Batoum, fut en conséquence revendiqué comme cours d'eau frontière. Les signatures étant échangées, chacun emporta l'exemplaire de son traité. Ce ne fut que plus tard, lors de l'exécution du traité, qu'on s'aperçut de part et d'autre d'une erreur de transcription qui avait bien son importance et qui figurait sur les deux exemplaires russe et turc. Le Tcholok et non le Tchorok était indiqué comme rivière frontière et reportait ainsi à vingt-cinq kilomètres dans le nord la limite entre les deux États, laissant Batoum à la Turquie.

Je suppose qu'en 1877 les copistes du traité russe ont dû recevoir des recommandations spéciales.

Cette faute d'orthographe, et ses graves conséquences est-elle bien authentique? L'histoire m'a été racontée plusieurs fois au Caucase et le baron de Thielmann en a parlé dans son livre.

Batoum-Ville est entourée de nombreux baraquements

militaires et même de casernes coquettement construites en bois et briques, qui abritent pendant l'hiver l'importante garnison (plus de six mille hommes) de ce camp en miniature. On voit bien prédominer ici l'élément militaire qui finira par étouffer à Batoum le mouvement commercial. Je ne crois pas à l'avenir brillant promis qui lui paraissait assuré par la découverte des gisements de naphte de Bakou. Batoum deviendra un port de guerre, un grand arsenal maritime, rien de plus. Ceci tuera cela !

La bonne chance qui m'a servi déjà à Odessa, me fait rencontrer ici un consul de France charmant, agent distingué du département des affaires étrangères, M. de La Chaume, aujourd'hui consul à Tiflis, poste important pour lequel il a été désigné au choix du ministre par son ancien chef, M. de Laboulaye, notre ambassadeur à Saint-Pétersbourg, qui l'apprécie à sa valeur, et par le vœu de la colonie française de Tiflis. M. de La Chaume a marié ses deux filles à deux officiers; l'un d'eux est un de mes anciens camarades, dont j'ai gardé le meilleur souvenir. J'apporte à notre consul un petit morceau de la patrie absente, d'autant mieux accueilli que le consul n'est pas bien portant. La fièvre, la terrible fièvre du Caucase l'a secoué rudement.

Pendant les dix dernières années, il a toujours été à la peine : d'abord dans le voisinage, à Poti, pays de fièvres maudites, puis deux ans et demi comme membre de la commission du Danube à Toultcha, aux bouches du fleuve, où le climat ne vaut guère mieux, puis deux ans à Terre-Neuve, et enfin trois ans à Batoum avant de recevoir enfin la récompense de ses bons et anciens services.

Nous allons ensemble faire une jolie promenade dans la vallée, par une route ravissante, en forêt, qui remonte le cours du Tchorok, dont l'aspect pittoresque et sauvage me donne la première notion du Caucase. Le but de notre excursion est l'endroit appelé *Adjari-Tszali*, excursion renommée, situé à dix verstes environ de Batoum, dans

un endroit délicieux, au confluent du Tchorok et d'un de ses affluents, que je ne puis donner aux géographes consciencieux. Ces deux cours d'eau, torrentueux contrariés par d'énormes pierres, bondissent en écumant, et mènent grand bruit au pied de la berge qu'ils ravinent peu à peu.

Il y a à Adjari-Tszali un poste de Cosaques du Kouban, dont la stanizka est à dix kilomètres de Batoum. La frontière n'a plus besoin d'être gardée. Les farouches montagnards coupeurs de têtes, les terribles Lesghiens ne sont plus à redouter ici, mais les Cosaques mènent toujours l'existence du cordon, comme font encore aujourd'hui nos smalas de spahis dans la province de Constantine au Tarf, à Taoura, à El-Meridj, alors que la frontière a été portée plus au loin en Tunisie.

Je connaissais ces postes cosaques par les récits que nous en ont faits les écrivains russes. Je les ai trouvés d'une ressemblance parfaite. Quand nous nous disposons à revenir, la fin du jour est arrivée. Le soleil se couche derrière les Montagnes Bleues. Pas un mot n'est à changer dans la description du poste que nous montre Tolstoï dans sa jolie nouvelle des Cosaques. « Les Cosaques sont au cordon, c'est ainsi qu'ils nomment le rayon où ils font sentinelle. L'homme de garde observe du haut d'une échauguette, sur le bord du fleuve. Appuyé sur la balustrade, il regarde au loin, en clignant des yeux ou bien les baisse vers ses camarades postés sur sur l'échauguette et échange à de rares intervalles quelques mots avec eux. — Le soleil descend vers les cimes neigeuses des montagnes, au pied desquelles montent des nuages moutonneux qui deviennent de plus en plus sombres. Une agréable fraîcheur émane de la forêt.... Les eaux rapides du fleuve coulent plus distinctement leurs masses brunes entre les rives immobiles.... De l'autre côté du fleuve, juste vis-à-vis du cordon, tout est désert; les joncs et les roseaux seuls couvrent la plaine lointaine jusqu'au pied des montagnes. . »

Au retour, à la sortie de la forêt, nous avons rencontré une sotnia de Cosaques qui revenait de la manœuvre. Montés sur leurs petits chevaux du Kabarda à l'allure vive et fière, pleins d'action et de feu, maigres et au pas élastique, ces cavaliers, pressés les uns contre les autres, le fusil en bandoulière soigneusement enveloppé dans son étui de fourrure rentraient à la stanitza en chantant un chœur. Quelle couleur a cette petite troupe de cavaliers dans la forêt! Ils sont groupés, marchent à volonté, pressés les uns contre les autres, pelotonnés entre eux. On devine pourtant quelle force, quelle détente il y a dans ces cavaliers. En un clin d'œil, à un signal donné, de toute la vitesse de leurs chevaux, ils s'élanceraient rapides comme l'éclair, dispersés en éventail, ou serrés en peloton compact.

Le lendemain matin, je quitte, pour me rendre au chemin de fer, l'hôtel tenu par un compatriote peu hospitalier. Le règlement de ma note m'avait paru un peu bien élevé. Mais en voyage il faut se faire une raison : je n'avais rien dit. Avant de partir pour la gare, je bois une tasse de lait chaud et demande le prix.

— Un rouble (2 fr. 50).

— C'est cher!

— Ce sont les prix du Caucase.... Monsieur verra.... Voilà qui est de mauvais augure. Je me hâte de rassurer mes lecteurs et de leur affirmer que rien n'est moins exact.... Par la suite, j'ai pu me rendre compte que les prix de l'hôtelier de Batoum sont, au contraire, des prix d'exception.... Dans tout le reste du Caucase les prix n'ont rien d'exagéré en voyage. Le propriétaire de l'hôtel de ... veut tout simplement faire vite fortune.

Il a pris le bon moyen, à la condition que ses compatriotes qui vont chez lui *parce qu'il est Français*, tondus d'un peu trop près ne descendent pas chez ses concurrents, qui traitent aussi bien sans écorcher autant. Ce propriétaire entend d'ailleurs la solidarité française d'une singulière façon. Ne me disait-il pas, le jour de mon arri-

vée, quand je le questionnais sur les ressources des endroits que je devais traverser : « Il y a un hôtel français où l'on est bien, mais il y a aussi un hôtel allemand où la cuisine est meilleure. Et comme Monsieur n'en fait sans doute pas une question de patriotisme ... » A mon air, l'hôtelier a pu voir qu'il s'était mal adressé. Bien entendu à.... je suis descendu à l'hôtel francais et m'y suis trouvé à merveille, même culinairement. J'engage mes lecteurs à faire comme moi. A l'étranger il faut se sentir les coudes entre compatriotes.

La veille, pendant le dîner, notre aimable consul avait envoyé à la gare demander si des instructions avaient été reçues relativement à mon voyage. Le drogman revient nous dire qu'une dépêche arrivée de Saint-Petersbourg prescrit de mettre à ma disposition jusqu'à Bakou un wagon spécial. On n'est pas plus gracieux.... Que la Compagnie des chemins de fer transcaucasiens reçoive ici tous mes remerciements.... M. de la Chaume, secouant sa mauvaise fièvre, vient me serrer la main à la gare. Au moment de me séparer de ce galant homme je lui souhaite dans un dernier et vigoureux shakehand de le revoir au poste de Tiflis qu'il désire vivement. Jugez si j'étais heureux un mois plus tard quand ce désir est devenu une réalité !

La voiture gracieusement mise à ma disposition est un wagon-salon, avec terrasse couverte à l'arrière, attaché lui-même à la fin du train et qui permettra de voir à l'abri du soleil, sans aucun obstacle et comme du haut d'un balcon les paysages qui se dérouleront devant mes yeux.

Je fais profiter de cette gracieuseté qui m'est faite trois officiers russes que vient de me présenter M. de la Chaume. Ils prennent le train et s'arrêtèront à quelques stations. Naturellement ces messieurs parlent le français. Entre militaires la glace est vite rompue. D'ailleurs, quand un Français et un Russe se trouvent ensemble, à moins lu, en bien grande mauvaise volonté de part et d'autre,

au bout d'un quart d'heure il y a deux amis. Ces officiers — un colonel et deux capitaines — me parlent avec animation et comme certaine, devant avoir lieu à bref délai, unanimement désirée, de la guerre contre l'Autriche. Ils me disent que cette guerre, si elle était déclarée, soulèverait la Russie tout entière. Ce sentiment n'est peut-être pas celui de l'état-major général de l'armée. Pourtant j'ai retrouvé la même animosité en Europe et en Asie chez beaucoup d'officiers, même des grades supérieurs. Dans toutes les armées du monde les officiers veulent faire la guerre : cela est naturel. Mais quand on veut raisonner les officiers russes; quand on leur demande quelles raisons impérieuses de race, de nationalité rendent à leurs yeux la guerre nécessaire, il est facile de voir à leur réponse que l'Autriche a cruellement blessé l'orgueil russe, plus chatouilleux peut-être que celui d'aucune autre nation.

La sortie de Batoum est très pittoresque. D'importantes usines, des raffineries de pétrole considérables; la grande fabrique de boîtes de la maison Rothschild et de nombreuses citernes peintes en blanc donnent aux environs de la ville, avec les nombreuses casernes en briques rouges et les vastes champs de manœuvres, un caractère très vivant.

La voie du chemin de fer suit la mer pendant plusieurs kilomètres. C'est une jolie route de corniche. En plusieurs endroits le roc a été brisé par la mine. Ailleurs il a fallu creuser de courts mais nombreux tunnels. A droite le terrain qui s'élève, à gauche la mer bleue : l'air est rafraîchi par la marche du train. Ce début de voyage est charmant. Nous traversons des terres noires, grasses et riches, mais plantées seulement en maïs par des cultivateurs paresseux. La voie s'engage ensuite à travers d'épais fourrés. La végétation très intense montre qu'ici la terre est bonne nourrice. Puis la végétation change. Nous passons au pied des coteaux de *Siketzyri*, la place forte occupée par les Turcs, contre laquelle les Russes tentè-

rent pendant la dernière guerre, malgré les sages conseils du chef d'état-major prince Mirsky, plusieurs assauts infructueux. Une station porte ce nom. Ici la terre est d'une extrême richesse. Les champs à peine effleurés donnent une récolte abondante de maïs et de fruits.... Nous sommes en Colchide, dans le pays où le vieil Hérodote a placé la poétique légende de la Toison d'Or. Koutaïs, le chef-lieu du district où s'élevait le temple de la magicienne Médée, éternel féminin — qui tourna la tête de Jason, a vu ses monstrueux enchantements à Hécate. A la station de Lantchouli des paysannes offrent aux voyageurs de jolis fichus en tricot de soie d'une entière blancheur et d'une extrême finesse, qui passent facilement sans se friper à travers une bague. J'en ai fait l'expérience. Elles laissent ces fichus pour un rouble (2,50). Nous nous hâtons de les leur acheter.

Samfredi, à quatre-vingt-dix-sept verstes (cent-quatre kilomètres) de Batoum est la tête de l'embranchement de Poti. Nous voici à présent au milieu de champs de roses, qui s'étendent à perte de vue à droite et à gauche du chemin de fer. Nous apprenons que le ministère des domaines vient de décider dans la province de Koutaïs de grandes plantations de rosiers pour la fabrication indigène de l'essence de roses, qui arrive maintenant en Russie de l'étranger à des prix extrêmement élevés. Les expériences faites l'année dernière dans la province de Bakou ont donné de si brillants résultats que tout fait espérer le succès complet des nouvelles plantations de rosiers au Caucase.

L'air est embaumé. On se croirait aux environs de Chiraz. Mais cet air est perfide et la terre dégage des miasmes délétères. Les fièvres de Batoum, surtout celles de Poti jouissent d'un renom mérité. Quand elles vous ont saisi, elles ne vous laissent plus de trève pendant de longues années. Elles sont plus tenaces encore que les fièvres d'Afrique.

Les habitations sommaires élevées au milieu des

champs, formées de quatre planches, sont surélevées et isolées à deux mètres du sol par des poutres, à cause des fauves et du climat. Après l'embranchement de Poti le train court au milieu de marais malsains. C'est ici le royaume des grenouilles. Elles coassent si fort que le bruit est assourdissant. Et je comprends — sans les approuver — les nobles qui faisaient battre par les vilains l'eau des fossés de leur château.

Le paysage a encore changé. Nous voici en montagne. La locomotive remonte en soufflant la vallée du Rion. Notre train s'enfonce dans des gorges sauvages, traverse de nombreux torrents où l'eau, accrue par la fonte des neiges, bondit sur les roches. Cette partie du chemin de fer transcaucasien est une des plus belles routes de montagne que je connaisse. Elle rappelle, avec plus de sauvagerie et de grandiose, certaines parties de la ligne de l'Arlberg. Le train remorqué par deux puissantes machines chauffées au pétrole, gravit péniblement les rampes dont l'inclinaison atteint parfois cinq centimètres par mètre. Le col de Sourham, que l'on franchit à plus de trois mille pieds d'altitude marque la séparation des eaux entre la mer Noire et la mer Caspienne (1).

A la station de Sourham notre train est dédoublé. Il règne ici une grande activité. Nous sommes au point le plus élevé de la ligne. Et en bas, tout au bout de la vallée, à plusieurs centaines de mètres de profondeur, perdue comme un village des Pyrénées ou des Alpes, apparaît une ville provisoire qui compte plus d'un millier d'habitants. Les cheminées fument, les machines sifflent; on entend le bruit de scieries mécaniques. Sur des rails de service circulent des locomotives qui, à cette hauteur, paraissent toutes petites. Elles traînent des wagons

(1) Pendant la mauvaise saison la ligne est souvent interrompue par la rupture des ponts emportés par les torrents. On compte remédier à ces graves accidents par l'emploi de ponts de secours démontables, en acier, qui permetteront de rétablir la circulation en vingt-quatre heures.

chargés de terre. Au pied de la montagne s'ouvre un trou noir. C'est l'ouverture, du côté de l'ouest, du tunnel du Sourham, qui évitera de franchir le col. Il est en construction depuis deux ans et ne sera pas terminé avant un temps au moins égal. De très longues baraques servent aux logements des ouvriers et aux bureaux. Dans des pavillons coquets avec vérandas et balcons, entourés d'un petit jardin, habitent les ingénieurs.

Il n'y a qu'un train par jour dans chaque direction. La foule bariolée qui se presse sur les quais des stations offre une infinie variété de couleurs et de costumes. Les hommes : Mingréliens, Gouriens, Imérétiens, Géorgiens, grands, élancés, aux traits énergiques et pleins de noblesse, avec leurs yeux profonds aux cils recourbés, noirs et vifs; avec leurs longues moustaches pendantes ont une beauté virile que rehausse encore l'élégance de leur costume. C'est un ample vêtement, généralement noir ou de couleur brune qui leur descend jusqu'aux genoux — sorte de caftan serré à la taille par une ceinture d'argent à laquelle est suspendu le kandjar damasquiné, arme terrible, tranchante des deux cotés, qui ne les quitte jamais. Sur la poitrine, inclinés à droite et à gauche, sont les étuis à poudre en argent niellé. Ces beaux gaillards portent le pantalon collant bleu, noir, marron ou blanc dans des bottes molles. Comme coiffure, ils ont le papak, bonnet fourré, en astrakan noir, marron ou blanc.

On rencontre le long du chemin beaucoup de personnages aux robes flottantes et au nez crochu qu'on prend d'abord pour des Juifs. Ce sont des Arméniens. Ils pullulent au Caucase. La tradition locale raconte qu'un jour Dieu, lassé des plaintes continuelles dont les Arméniens étaient l'objet, fit venir le diable?

— Comment, demanda le Père Eternel, as-tu pu réunir en un seul homme tant de vices différents ?

— Bon Dieu ! répondit le Diable, j'ai pris un peu de Grec, j'y ai mélé du Persan et j'y ai ajouté beaucoup de Juif. Voilà l'Arménien.

Cette légende est injuste. La race arménienne a des qualités nombreuses qui plus que ses défauts expliquent ses succès. Par son travail, par sa ténacité extrême, par sa vive intelligence et surtout par son admirable faculté d'assimilation elle est ici telle que je l'ai connue en Orient. Les Arméniens sont tout doucement en train de dominer le Caucase asiatique comme ils ont conquis la Turquie dont ils sont les maîtres.

Et les femmes? les femmes géorgiennes renommées pour leur beauté; si belles, qu'on venait chercher ici les épouses des sultans?... A mon grand regret j'avoue n'en avoir pas encore vu une seule. En serait-il des Géorgiennes comme des belles Arlésiennes dont la race est, dit-on, perdue et qu'on ne voit plus que dans le *Pain du Péché* au Théâtre Libre?

Et pourtant le costume des femmes au Caucase est si galant! La coiffure consiste en un bonnet rond et plat, sorte de calotte basse, en velours grenat, bleu ou violet, rehaussé de broderies d'or, sur lequel s'agrafe un voile en dentelle du Caucase, retombant sur les épaules. Les cheveux tordus en longues tresses forment de grosses nattes. La robe est d'une couleur voyante, avec un tablier de soie noire. Les pieds, hélas! sont chaussés de vulgaires bottines confectionnées. A la main elles ont un bâton. Pourquoi?... Les maris n'ont pas l'air de gaillards à se laisser faire?

Tout à l'heure j'ai éprouvé toute l'influence bienfaisante des sympathies russes pour notre cher pays. Quand à Samfredi je me suis séparé, à l'embranchement de Koutaïs, du jeune colonel de Cosaques qui avait fait jusque-là la route avec moi, j'ai senti que chez certains Russes les sentiments pour la France ne sont pas affectés. Il commande un de ces régiments dont les escadrons sont dispersés par tout le Caucase, dont j'ai vu un détachement à Adjari-Tszali et qui mènent cette existence racontée par Tolstoï dans son joli récit des Cosaques. — Chaque année il inspecte trois fois tous ses détachements, faisant

ainsi neuf mille verstes de la Kouban à la mer Caspienne.

Nous avons causé à cœur ouvert de nos deux pays, de leurs espérances; de tout ce qui les rapproche; de nos intérêts communs; de nos ennemis... qui sont les mêmes; des avantages qu'il y aurait à une alliance franco-russe et de ce que pourraient faire unies pour la paix du monde ces deux grandes nations. Comme nous nous comprenions! C'est le privilège des militaires de tous les pays, des gens portant l'épée, de parler le même langage. Quand nous nous sommes quittés à Samfredi en nous donnant une cordiale accolade, nous ne nous sommes pas dit « Adieu » — mais — « Au revoir! »

Qui sait! Peut-être... Du moins... voilà une journée qui n'aura pas été perdue pour l'amitié franco-russe.

Le Caucase est le pays soldat par excellence. Cependant, les populations chrétiennes n'ont été appelées pour la première fois au service militaire déclaré obligatoire pour tous qu'en 1887 seulement. Des affiches placardées dans les rues de Tiflis, imprimées en géorgien, en arménien et en russe, donnaient certains renseignements : lieux d'appel, indications des heures, etc.... Des attroupements nombreux stationnèrent pendant plusieurs jours devant ces affiches, les commentant afin de les mieux comprendre. Le texte de ces affiches fut lu dans toutes les églises après le service divin. Les listes nominatives des conscrits devant se présenter furent affichées aux portes des municipalités. A Tiflis seulement, le nombre des conscrits dépassa six cents.

Le jour du tirage au sort l'affluence fut très nombreuse dans les mairies. Les jeunes gens, accompagnés de leur famille, se rendirent en foule à la municipalité, joyeux d'être appelés à l'honneur de porter les armes. A de très rares exceptions près, en effet, la conscription a été très bien accueillie par les populations chrétiennes du Caucase, seules tenues d'y satisfaire. Les Arméniens des campagnes fondent les plus grandes espérances sur les résul-

tats qui découleront en leur faveur de l'application de cette mesure. Ils voient dans le service militaire qu'ils vont apprendre — aux frais du gouvernement — le moyen d'avoir enfin raison par la force des vexations que leur ont fait subir de tout temps leurs voisins guerriers, les Musulmans sédentaires qui abusaient jusqu'à présent de l'Arménien pacifique, inhabile au métier des armes et dénué d'esprit militaire. A présent, il n'en sera plus de même. Les Arméniens comptent bien, lorsque reviendront au pays les soldats de leur race, leur service militaire terminé, que leurs ennemis séculaires — les Musulmans — trouveront à qui parler.

Cette année les troupes nouvellement formées ont été inspectées par le chef de la circonscription militaire du Caucase. Le prince Dondoukow-Korsakow paraît avoir été très satisfait de son inspection. Il a constaté, non seulement que les jeunes soldats étaient bien instruits et familiarisés avec leurs devoirs militaires, — ce qui s'explique par les aptitudes militaires des populations — mais encore que l'entente était parfaite entre les officiers et les soldats russes et les divers éléments indigènes.

Voici un extrait de l'ordre du jour que l'aide de camp général, prince Dondoukow-Korsakow, a adressé à la suite de son inspection aux troupes de la circonscription militaire du Caucase :

« Vaillants camarades des troupes Caucasiennes! Il me tarde de vous faire partager l'impression que vient de me laisser l'inspection des milices indigènes du Caucase, nouvellement organisées. Ces jeunes troupes, vos nouveaux frères d'armes, existant depuis quelques mois à peine, équipées et armées d'hier seulement pour ainsi dire, se sont présentées devant moi dans un état brillant. Ce sont déjà des unités de combat toutes prêtes, d'une consistance parfaitement homogène.

« Glorieuses troupes du Caucase! De concert avec vous, je m'enorgueillis de cet éclatant succès de l'œuvre de la

réforme militaire au Caucase, et cela précisément parce qu'on a pris dans vos rangs et dans ceux des milices déjà existantes de la circonscription — celle de Géorgie et de Gourie — tout l'état-major et tous les cadres qui ont pu rendre à un moment donné un service aussi considérable au Souverain et à la Russie. C'est au zèle exemplaire, à l'accomplissement consciencieux du devoir de tout le corps des officiers et de leurs honorables chefs supérieurs ainsi qu'aux braves soldats des cadres, que nous devons les résultats en vérité surprenants auxquels a pu arriver le magnifique élément militaire du Caucase qui a fourni les conscrits-miliciens d'aujourd'hui. Aux revues, j'étais transporté de joie en voyant ces jeunes guerriers déjà si bien dressés, évoluant d'une façon toute régulière et défilant comme de vieux soldats.

« Je citerai encore un fait des plus heureux, celui de l'entente complète entre les miliciens de toutes les légions dans lesquelles les représentants des races diverses, officiers et soldats, Russes d'un côté, miliciens indigènes de l'autre, vivent dans un accord fraternel et en bonne amitié. Autant que j'ai pu le constater moi-même et conformément aux déclarations des chefs supérieurs, il n'y a aucun désaccord dans les légions, tout le monde obéit à une seule et haute inspiration, faire son devoir et arriver à la perfection voulue, selon les prescriptions de la conscience et de l'honneur. En un mot, tout fait voir que les nouvelles troupes ont ce ferment et cette base déjà solide qui rappellent vivement, à un vieux Caucasien comme moi, les belles traditions guerrières qui font la gloire et l'orgueil de la Russie, notre chère patrie commune. »

Me voici seul dans ma voiture-salon et tout au paysage. Aux stations importantes nous trouvons toujours un buffet copieusement approvisionné où nous pouvons faire un repas complet. A presque toutes les autres, on peut se procurer de la viande froide, un verre de thé, du vin et de

la bière. Sur les chemins de fer du Caucase — comme d'ailleurs sur tous les chemins de fer russes — si l'on ne mange pas bien, on est assuré du moins de ne souffrir ni de la faim, ni de la soif. Des enfants, demi-nus, nous présentent dans des paniers en bois ou des feuilles d'appétissantes fraises des bois, pour le prix modéré de cinq kopeks (deux sous). Elles sont rouges, odorantes, savoureuses, mûres. On paie : le train part. Au-dessous des deux premières couches, après les fraises rouges et mûres, toutes les autres sont vertes, jaunes, pas mûres. O ! les petits polissons qui attrapent les voyageurs ! O ! simplicité des villageois du Caucase !...

Nous retrouvons à toutes les gares les gendarmes avec leur uniforme vert à parements rouges, leurs aiguillettes et la fourragère qui retient le revolver enfermé dans sa gaine à leur ceinture. Ces hommes sont presque tous d'anciens soldats, comme l'attestent leurs chevrons et leurs médailles. Leur tenue, très correcte, rappelle par le soin celle de notre gendarmerie nationale. Toutefois, la gendarmerie russe est un corps absolument distinct de la gendarmerie militaire proprement dite.

Sur les chemins de fer du Caucase comme sur tous les chemins de fer russes la cloche remplace le sifflet. Un premier coup de cloche résonne ; puis après un certain intervalle (ordinairement cinq minutes) deux autres coups répétés. Il faut remonter en voiture. Et le signal du départ est donné par trois derniers coups de cloche suivis d'un roulement précipité.

Nous croisons aux nombreuses stations, où nous faisons des arrêts trop répétés, de longs trains ayant jusqu'à quarante wagons, composés de wagons-citernes remplis du pétrole qui vient de Bakou et va à Batoum pour être raffiné.

Ces trains se succèdent d'heure en heure, jour et nuit, sans qu'aucun accident puisse se produire. Ils sont numérotés et, comme le chemin de fer transcaucasien est à voie unique, les trains descendants se garent aux stations où ils attendent l'arrivée des trains montants.

Le long de la voie, je retrouve fuyant jusqu'à Tiflis les poteaux en fer noirci du télégraphe anglais des Indes que j'ai vus déjà en Crimée. Ce télégraphe vient de Calcutta, traverse dans toute sa largeur l'Inde anglaise, passe par l'Afghanistan, traverse la Perse, passe par Téhéran ; se dirige à Recht sur la mer Caspienne, longe la mer Caspienne, va à Bakou, franchit l'isthme du Caucase à Tiflis, puis longe les côtes de Crimée et va finir à Varsovie. Ce câble électrique, qui a fait l'objet de conventions internationales spéciales, est entretenu sur toute sa longueur à travers l'Inde, la Perse et la Russie par un personnel anglais, protégé par des immunités spéciales et réparti sur le parcours de cette immense ligne. Ces employés habitent des postes échelonnés de distance en distance, ont avec eux les instruments nécessaires à l'entretien et à la réparation des fils. Ces postes sont souvent situés loin de tout lieu habité. Les hommes qui vivent là ont besoin d'être ravitaillés. Il me souvient d'avoir remarqué, pendant mon trajet en chemin de fer de Batoum à Tiflis, un de ces postes anglais situé sur un rocher isolé, dans une gorge absolument sauvage, entre ciel et terre. Un tel séjour n'a rien de très gai.

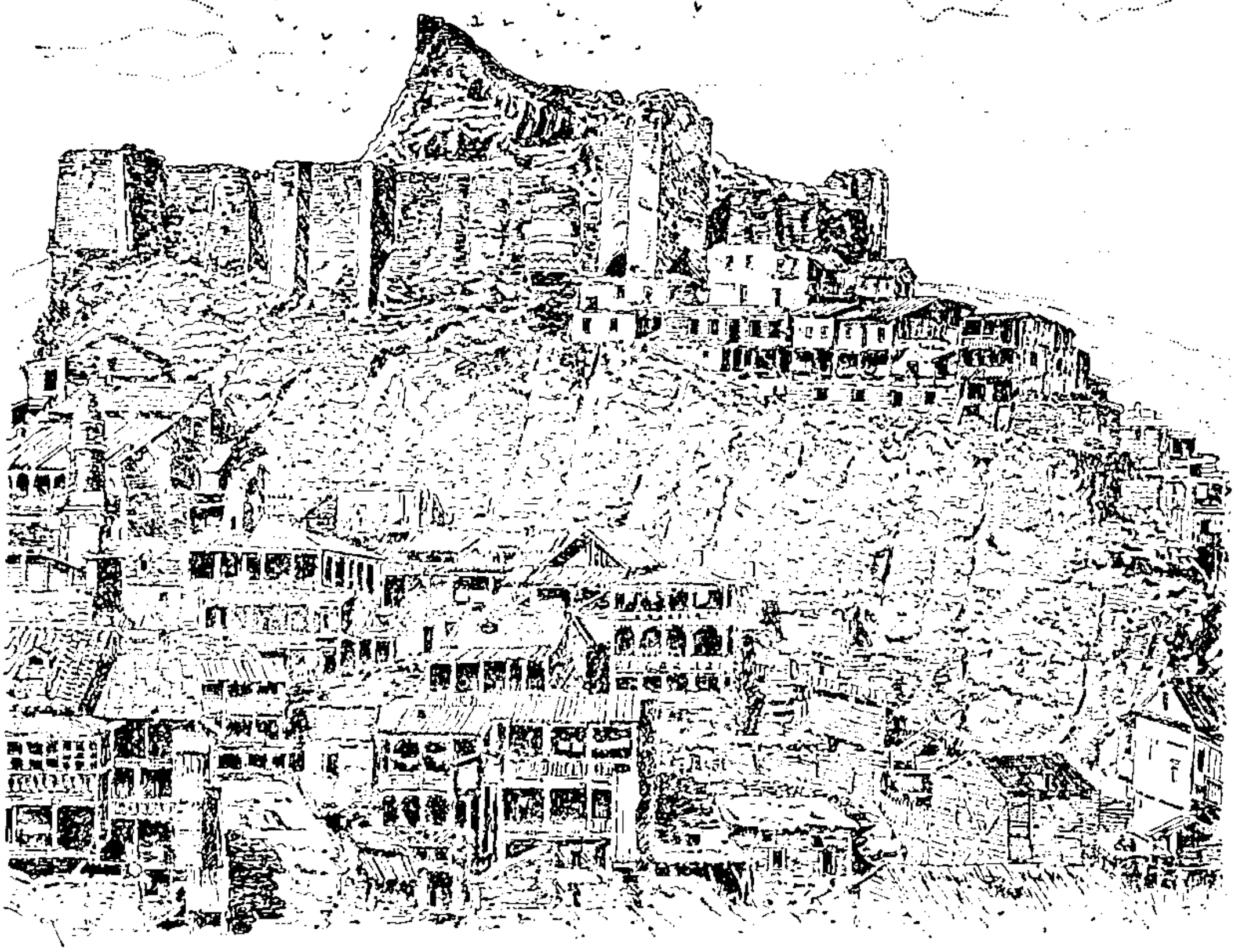
Après avoir franchi le col du Sourham on suit à peu près le cours de la Koura, l'Araxe des anciens, qui va se jeter dans la mer Caspienne après avoir arrosé Tiflis. Ce fleuve au régime très irrégulier occasionne souvent des inondations désastreuses. Nous avons été témoins d'une de ces crues soudaines qui a mis sous l'eau pendant deux jours tout un quartier de Tiflis et a occasionné, après les pluies torrentielles du mois de juin, des ravages incalculables.

Après la petite ville de Gori, qui compte environ cinq mille âmes ; qui fut la capitale de la Gourie, le train passe pendant qu'il fait jour encore, à Mzket, ancienne capitale de la Géorgie. Je puis distinguer la curieuse architecture de l'église qui, comme certaines églises qu'on trouve en Grèce, jusqu'aux environs

d'Athènes tient à la fois de l'église et du château fort. Cette particularité se répétera pour beaucoup d'églises géorgiennes. L'église de Mzket située dans une position dominante, avec de hautes murailles surplombant le pays avoisinant est la dernière vue du paysage que je puisse contempler de la terrasse de mon wagon où je suis resté jusqu'à la dernière minute de jour.

Enfin je rentre dans mon salon confortable où je ne tarde pas à m'assoupir. Bientôt je suis réveillé par les heurts successifs que reçoivent les roues des wagons qui entrent en gare, ébranlées par les solutions de jonction des plaques tournantes. Quelle est cette gare monumentale, éclairée au gaz?.... Que veulent ces hommes qui parlent une langue inconnue et se précipitent sur mes bagages, écartés soudain par un drogman qui, dans le plus pur français, vient se mettre à ma disposition pour me conduire à l'hôtel?

Cet homme est le drogman de l'hôtel du Caucase. Nous sommes à Tiflis, où nous venons d'arriver à dix heures du soir.



Tiflis. — La citadelle.

CHAPITRE VIII

LE CAUCASE (*Suite*).

Tiflis.

Arrivée de nuit. — Les équipages en Russie. — Les étrangers à Tiflis. — « La Colonie ». — Plusieurs Tiflis. — La Koura. — La ville persane. — Tramways en Orient. — Les rues de marchands. — Au bazar! — Les Persans « Français de l'Asie ». — Livres à images. — Le musée de Tiflis et ses leçons de choses. — Les bains persans et Alexandre Dumas. — Restaurant oriental. — Les vins du Caucase. — Chez le directeur du chemin de fer. — Vol de la valise diplomatique de Téhéran. — Le prince Hilkow. — Nécessité de vivres de réserve. — Arrivée de nos compagnons. — Départ.

Il tombait une pluie fine et serrée quand, quittant la gare

sous la conduite du drogman, je pris un de ces équipages excellents, voiture de place comme on en trouve partout en Russie d'Asie et en Russie d'Europe qui me conduisit rapidement à l'hôtel du Caucase, situé à l'autre extrémité de la ville. Je me suis demandé souvent comment ces équipages faisaient pour vivre dans les petites localités, où les distances ne nécessitent pas des courses en voiture. L'explication m'en a été donnée. Outre la paresse naturelle aux Asiatiques, qui aiment volontiers se faire véhiculer, la voiture est là-bas un plaisir, une distraction les dimanches et les jours de fêtes, pour les petits bourgeois et même pour les gens du peuple. Elle remplace le café ou la brasserie. Au lieu d'aller boire des bocks, comme ferait une famille allemande; de se promener à pied au bois de Vincennes ou au bois de Boulogne et de revenir en omnibus comme ferait une famille parisienne, les petits bourgeois de Tiflis prennent le dimanche et les jours fériés, nombreux dans le calendrier russe, une voiture moyennant quelques kopeks.

La gare de Tiflis, comme presque toutes les gares russes est située assez loin de la ville. La partie basse que je traverse avant de franchir le pont sur la Koura me paraît assez jolie. Il y a de nombreux magasins russes, grecs, arméniens. C'est ici que sont les lieux de plaisir. Voici le Jardin d'Europe où, quand il fait beau, on joue l'opérette.

Plusieurs colonies étrangères de Tiflis y célèbrent leur fête nationale, m'a dit mon guide. La *Marseillaise* et le *Wacht am Rhein* y résonnent tour à tour Il est onze heures du soir et il pleut à verse. Les lanternes du Jardin d'Europe n'ont pas même été allumées. Poursuivons notre chemin.... D'ailleurs, je ne sais rien d'aussi maussade qu'une ville inconnue, le soir par un temps de pluie. L'œil n'est attiré par rien; l'esprit ne se rattache à aucun souvenir.

J'ai parlé de colonies tout à l'heure. Nous sommes, m'apprend encore mon guide, dans la partie de Tiflis qui

porte ce nom : « la Colonie ». Un des faubourgs est exclusivement peuplé d'Allemands originaires du Wurtemberg. Or une colonie allemande ne va pas sans brasserie. Ce qui explique que Tiflis en possède une, très fréquentée par les Allemands, qui sont ici plus de deux mille ; par les Russes, les Arméniens, voire même les Géorgiens. Je n'ai pas entendu dire que les Allemands de Tiflis, dont la plupart s'occupent de culture, aient pris à l'égard des colonies étrangères et en particulier de la colonie française beaucoup plus restreinte comme nombre, cette attitude arrogante qui est si justement reprochée aux Allemands dans certains pays. Ils sont travailleurs et ne font pas de bruit. A ce point de vue, la colonie française, beaucoup moins nombreuse et très honorable, n'a rien à envier à la colonie allemande.

La pluie tombe toujours. Nous passons devant le jardin public, devant le palais du gouverneur, devant le cercle arménien. Nous voici sur la place du théâtre. La voiture s'arrête à l'hôtel du Caucase. Nous descendons au milieu d'une boue gluante, en bénissant les *snow-boots* que nous avons aux pieds, précieux cadeau que nous devons à la *munificence de la municipalité de Mont-Réal* (Canada), un jour qu'il y pleuvait comme aujourd'hui à Tiflis....

Avant d'entrer à l'hôtel, et tandis que je paye la voiture, passe un tramway !... Je monte me coucher sur cette première impression d'Asie : Un tramway à Tiflis, la vieille cité persane, l'ancienne citadelle géorgienne.... Voilà le progrès !

Pendant mon sommeil voulez-vous quelques détails sur Tiflis ? Son véritable nom est Tiflis-Kalaki, c'est-à-dire la ville chaude. Il existe, en effet, à Tiflis des eaux thermales, grâce auxquelles la ville peut offrir au voyageur ses fameux bains persans célèbres dans la Russie entière et dont Alexandre Dumas a parlé avec tant d'enthousiasme.

Remarquons en passant l'analogie de noms de cer-

taines villes célèbres par leurs eaux thermales. Les Romains avaient en Numidie Thibilis et ses *thermæ thibilitanæ*, aujourd'hui Hammam-Meskoutin (les bains maudits) dans la province de Constantine, — où nous avons l'année dernière, mes amis de Saint-Clair, de Villers et moi, fait nos expériences de ramie. Outre Tiflis la géorgienne, Tœplitz en Bohême doit avoir la même origine avec ses eaux chaudes. Je dis les noms qui viennent au bout de ma plume....

La Koura, qui débouche d'une tranchée étroite et profonde, sépare la ville en deux parties inégales et coule dans un lit bouillonnant au fond d'un gouffre. Penchée sur cet abîme, étagée aux flancs de la montage, descendant jusqu'au fond du précipice, la ville effarouchée s'est installée où elle a pu, au grand triomphe du pittoresque. Trois ponts relient les deux parties de la ville. Les deux premiers appartiennent à la ville asiatique; le troisième à la ville russe et européenne. Le monde officiel habite sur la rive droite. C'est le beau quartier. Les rues y sont larges, bordées de larges trottoirs et ne diffèrent en rien de celles d'une cité européenne de premier ordre. Dans le vieux Tiflis, au contraire, au milieu des Tatares et des Persans qui l'habitent on se sent transporté en plein Orient.

« Des ruelles poussiéreuses, tortueuses et escarpées; des maisons aux toits plats avec balcons en saillie et qui semblent juchées les unes au-dessus des autres; un bazar où toutes sortes de curiosités, des vieilles armes aux formes bizarres, des bijoux, des gaines et des ceintures en argent niellé, des étoffes brodées, des fourrures d'Astrakan, des tapis de Perse, attirent à chaque pas l'attention du promeneur et sollicitent sa bourse. Une antique et formidable citadelle ruinée, dont les murailles et les tours crénelées semblent le prolongement naturel des rochers grisâtres avec lesquels elles se confondent : tout cela forme un ensemble des plus intéressants et éminemment pittoresque. Enfin, bien que le gris soit, à Tiflis, la

couleur dominante, le ciel y est si pur et la lumière si éclatante, que l'on éprouve un réel plaisir à contempler ce singulier paysage; surtout lorsque, de l'un des ponts de la Koura, on aperçoit, à plus de cent cinquante kilomètres à vol d'oiseau, la silhouette éternellement blanche de l'imposant Kasbeck, dont les glaciers étincellent sous les ardents rayons du soleil.... » Ce tableau très réussi est de mon collègue Cotteau qui, l'année dernière, est allé en Asie.

Les principales rues de Tiflis dans la ville haute et dans la ville basse sont desservies par le tramway dont je parlais tout à l'heure, appartenant à une Compagnie belge et qui fonctionne depuis trois ans avec regularité. L'entreprise donne d'excellents résultats financiers.

L'Orient offre d'ailleurs de ces surprises. Débarquant à Smyrne, il y a six ans avec ma femme, le premier objet qui frappa nos yeux sur le quai, fut un tramway attendant les voyageurs. Enfin, Constantinople n'a-t-il pas, lui aussi, eu ses lignes de tramways bien des années avant Paris ?

Les deux journées que j'ai passées à Tiflis ne m'ont pas laissé le temps de l'étudier en détail. J'ai dû borner mes visites au bazar, au musée, au jardin botanique, au restaurant oriental et aux bains persans. Je crois cependant avoir emporté de Tiflis une impression assez complète et assez exacte; heureux si le lecteur partage mon sentiment.

La première pensée du voyageur en Orient, quand il arrive dans un nouvel endroit, après avoir été chercher ses lettres à la poste, est « d'aller au bazar ». Que les achats qu'il se promettait de faire soient terminés; que sa bourse soit vide; que les bazars qu'il a vus dans les autres villes surpassent en réputation celui de l'endroit où il se trouve, peu importe! Il ira malgré tout « au bazar » J'imagine, après l'avoir éprouvé moi-même, qu'il y a à ce sentiment une double raison inconsciente. C'est d'abord l'espoir de trouver, de découvrir dans cette nouvelle visite

un objet curieux : tapis, armes, objets de fantaisie ou bijoux échappés aux investigations des visiteurs précédents.

Il y a encore cette réelle suggestion inexpliquée qui pousse l'homme à rechercher et à voir les objets de toute sorte présentés à notre curiosité et à notre désir. Le résultat est le même que celui des visites de nos dames parisiennes aux magasins de nouveautés, au *Louvre* ou au *Bon-Marché*. Entrées avec l'intention de ne rien acheter elles en reviennent chargées d'emplettes.... Il en est de même au bazar. Les convoitises satisfaites ne prennent fin souvent, à part les voyageurs les plus sages, qu'avec la fin de la lettre de change ou la fâcheuse impossibilité d'emporter avec soi les achats désirés, faits ou à faire.

Le bazar de Tiflis, si on peut lui donner ce nom, ne mérite pas sa réputation. Ce n'est pas comme à Constantinople, le Bézestan, un quartier spécial avec ses galeries couvertes, ses boutiques où l'on vous offre le café brûlant; ses cours intérieures où sont les magasins et les entrepôts, et les coupoles rondes de ses carrefours, éclairées par en haut, où la lumière traverse des verres de couleurs: véritable ville dans la ville, métropole des commerçants. Il n'a ni la riche architecture des bazars de Damas, fondation pieuse de riches musulmans, ni l'importance et la variété des bazars du Caire, qui étaient, il y a quelques années et sont encore aujourd'hui les plus curieux à visiter. Toutefois, les rues de Tiflis où demeurent les marchands arméniens, géorgiens, persans et tartares valent la peine d'être vues.

Les rues des armuriers, des ciseleurs, des marchands de tapis, des cordonniers, des orfèvres, se prolongent et sont voisines. L'orfèvrerie est surtout en honneur. Il arrive parfois de Perse à Tiflis des pierres précieuses : turquoises, émeraudes, rubis, qu'on trouve chez les marchands ; dont l'origine de propriété n'est peut-être pas toujours très orthodoxe et qui sont vendues à très bon marché. Un de nos amis a acheté pour six roubles (moins

de vingt francs) une turquoise de roche qu'il a fait porter à Saint-Pétersbourg chez un bijoutier, qui l'a estimée deux cent cinquante roubles. Comme mon ami souriait, le joaillier lui a offert de l'acheter ce prix séance tenante....

Mais ces occasions sont rares. Là où excellent les habiles ouvriers de Tiflis, ce sont dans les travaux d'argent niellé. — On donne à ces objets le nom de « travail du Caucase », comme on dit le « travail de Moscou » pour les objets à sujets qui viennent de Toula. D'ailleurs la consommation au Caucase d'objets en argent niellé est considérable. On les emploie à tout et partout: aux manches, aux fourreaux ornementés des kandjiars ou des poignards; aux étuis à cartouche qui garnissent la poitrine de tout Tcherkesse; aux ceintures ornées, tissées de fil d'or ou de fil d'argent; aux agrafes des vêtements ou des bourkas, épais manteaux en poil de chameau feutré qui défient la neige et la pluie.

On trouve à Tiflis en abondance les tapis, soieries et étoffes de Perse. Accompagné au bazar par M. Eychenne, le gérant de notre consulat, j'ai acheté, grâce à lui, chez un vieux Persan visité souvent par les étrangers — à d'excellentes conditions, — deux grands tapis anciens des plus estimés : un de Perse, l'autre des Tekkés. Mon vendeur m'a dit, ou plus exactement m'a fait dire — car je ne parle pas le persan — qu'il se promettait bien de venir à l'Exposition de Paris.... Vous serez le bienvenu, monsieur le Persan!...

Ces Persans sont vraiment un peuple très aimable. Je ne peux me défendre pour eux d'une certaine sympathie. On les appelle, ils se disent eux-mêmes « les Français de l'Asie.... »

Il y a une autre raison à mon sentiment. Moralité de marchand à part, les Persans qui vendent dans les bazars d'Orient sont généralement doux, souriants, polis, gracieux mêmes. Alors que les autres Musulmans sont vis-à-vis de l'acheteur froids, indifférents, glacés, impassibles, le Persan fait des frais... sans forcer cependant la

note. Puis ce sont des rêveurs, des liseurs. Souvent, quand on s'approche de sa noire boutique, le Persan est absorbé par une lecture qu'il interrompt pour saluer son visiteur. Le livre reste ouvert devant lui. Un Arménien, un Juif ou un Turc, aurait sous les yeux un grimoire couvert de chiffres où le marchand compulse à chaque heure du jour son doit et son avoir. Ici, tout au contraire, si vous regardez le livre, vous y verrez des caractères joliment calligraphiés, des images délicatement peintes, des lettres ornées et des encadrements gracieux. Vous y verrez des rosiers couverts de roses, des arbres chargés de fruits, dans les branches desquels perchent des oiseaux aux plumages éclatants. Ce n'est sûrement pas un registre de commerce. Le livre raconte quelque histoire d'amour de prince ou de riche marchand. C'est sans doute un récit des *Mille et une Nuits*, contes arabes ou des *Mille et un Jours*, contes persans. Quand il a ce talisman sous les yeux, le lecteur oublie son échoppe enfumée, la vie réelle et se trouve transporté dans le monde doré du rêve....

A Constantinople, à Trébizonde, à Tiflis, à Bakou, dans les bazars de Samarkand et de Bokhara, j'ai retrouvé aux mains des Persans ces livres enluminés à images et à vignettes.... Cette fleur de poésie, épanouie dans une sombre boutique de marchand m'a paru bonne à noter en passant.

Mes amis m'avaient vivement engagé à voir le musée de Tiflis, une des curiosités de la Transcaucasie. Auparavant, désirant me mettre en règle avec les autorités, j'étais allé le matin de mon arrivée rendre visite au gouverneur général, l'aide-de-camp général prince Dondoukow Korsakow. Il était à Saint-Pétersbourg. Je laissai ma carte. De là j'allai au bazar et l'après-midi au musée.

Le musée Caucasien est certainement ce qu'il y a de plus curieux à voir à Tiflis. Il date de quelques années à peine. Son directeur est un savant distingué, le docteur Radde

que j'ai eu le regret de pas voir à Tiflis. Il était absent lors de mes deux passages. On lui doit en grande partie l'initiative et la création de son intéressant musée. Le grand-duc Michel, alors lieutenant de l'empereur au Caucase, a soutenu et encouragé ses efforts intelligents. Le docteur Radde est un des grands explorateurs de la chaîne du Caucase et des monts d'Arménie, qu'il a étudiés au point de vue de la géologie, de l'histoire naturelle et de la botanique.

J'ai eu le plaisir de visiter le musée de Tiflis en l'agréable compagnie de M. Eychenne, gérant du consulat de France, toujours aimable pour les Français, de plus en plus nombreux, qui chaque année visitent le pays. M. Eychenne est un ancien écrivain de la presse parisienne, entré dans les consulats par la carrière du journalisme et qui a su conquérir très vite une situation estimée parmi les agents du ministère des affaires étrangères. Il est très aimé par la colonie française où il a ramené l'union et la bonne intelligence.

Le musée de Tiflis est visible trois fois par semaine : le lundi, le vendredi et le dimanche, moyennant une faible rétribution (20 kopeks). Les élèves des écoles civiles et militaires peuvent, par classes, visiter le musée à la condition d'être accompagnés de leurs maîtres. Le directeur fixe le jour et l'heure de la visite. La direction du musée délivre aussi des billets annuels de famille au prix de deux roubles par personne.

Par ce qui précède, on peut voir le désir affirmé de donner de l'attrait et du prix aux visites du musée, qui est d'ailleurs fort intéressant. Les Russes, qui ont été nos devanciers et nos initiateurs dans « les leçons de choses » si fort en usage aujourd'hui dans nos écoles, ont appliqué ce principe au musée de Tiflis d'une manière très attrayante, très curieuse et en même temps fort instructive que nous n'avons pas vue employée ailleurs.

Le vestibule et les quatre grandes salles du rez-de-chaussée sont consacrés à la géologie et à la zoologie

du Caucase. Nos lecteurs nous pardonneront de ne pas entrer dans des détails techniques qui nous mèneraient trop loin. Comme ordonnance rudimentaire et classement décousu, cette partie du musée me rappelle, par son désordre, le Smithsonian Institute de Washington.

Les collections sont d'une extrême richesse. Le Caucase est à lui seul un monde. Ses montagnes offrent à la fois une variété infinie de minéraux en même temps que des échantillons de tous les métaux. Ses profondes vallées fournissent au naturaliste le spécimen d'une grande quantité d'animaux, poil et plume, dont plusieurs sont particulières à la région. Des vitrines horizontales occupent le milieu des salles. Les murs sont garnis de profondes et hautes armoires vitrées où sont gardés les objets du musée. Des cartes géologiques, des tableaux explicatifs, des vues pittoresques couvrent les surfaces vides

Les salles du rez-de-chaussée, dont je parlais tout à l'heure, où l'on prend des « leçons de choses », sont très curieuses. Nous pénétrons dans un salon de figures de cire, une sorte de musée Grévin. Chacun des grands mammifères est placé dans son décor.

Un cerf est aux écoutes, son pied délicat se soulève. L'animal est prêt à fuir, la tête inclinée de côté. Il foule aux pieds des herbes. Le mur, peint avec beaucoup d'art donne à la détrempe l'illusion d'une forêt.

Plus loin un tigre du Caucase bondit, au milieu des roseaux, sur la croupe d'un sanglier. Les animaux paraissent vivants. C'est un panorama véritable où l'illusion est complète, avec le sable, les roseaux, le sang brunâtre qui a noirci le sol... et les oiseaux qui s'envolent effrayés.

Des ours marchent au milieu des rochers. L'un monte sur un arbre, l'autre est à quatre pattes et mange des fruits.

A l'autre extrémité de la salle, une autre scène très saisissante et réaliste à la fois. Sur le sable jaune de la steppe : un paysage qui s'étend au loin et se prolonge sur

la toile, triste et monotone, des chacals se disputent les restes d'un chameau mort. Chacun mange avec voracité un morceau de chair sanglante. Le pauvre animal est éventré, couché sur le côté, pendant que les chacals dévorent : à côté d'eux, tout à sa sinistre besogne, un grand vautour, la serre crispée sur la tête du chameau, ronge les yeux à ce nouveau Prométhée. Cette scène réaliste et naturaliste, composée et exécutée avec beaucoup d'art, est poignante. L'enfant que vous mènerez la voir ne l'oubliera certainement non plus que le spectacle très amusant qui l'attend quelques pas plus loin dans la rotonde des oiseaux aquatiques.

Sur un des côtés de la salle, arrondi en forme d'hémicycle, est peinte avec beaucoup d'art une immense volière dont il semble que le visiteur occupe le centre. Une pièce d'eau en garnit le milieu. L'eau est représentée par des plaques de cristal aux reflets irisés sur lesquelles ont été semées de place en place avec beaucoup d'art des herbes aquatiques. Sur cette pièce d'eau semblent nager dans des directions différentes toutes les variétés de canards, de cygnes aux vêtements brillants ou sombres du Caucase.

Les autres oiseaux (il y en a plus d'une centaine) sont disséminés au hasard jusqu'aux pieds du visiteur sur un gazon vert, séparé seulement par un grillage en fer du plancher de la salle. Ce mélange de mise en scène, ces panoramas et ces animaux empaillés avec talent sont vraiment très curieux, très amusants et très instructifs, et je recommande le procédé aux conservateurs de nos musées, comme facile, peu coûteux et d'un résultat certain.

Il faut savoir se borner, d'autant que le premier étage nous attire et qu'il contient aussi des spectacles très intéressants. A l'entrée de la première salle, voici deux canons pris à Shamyl, dans le Daghestan; puis des armes géorgiennes, circassiennes, lesghiennes; des instruments de musique, des vêtements de tout genre, des bijoux d'or et

d'argent, de vieux étains, des ustensiles de ménage, des vases en ardoise ou en grés, des modèles en bois pour l'impression des étoffes.... Je passe sur une infinité d'objets curieux et pittoresques. Voici — nouvelles figures de cire — la répétition pour les hommes, en grandeur naturelle, des groupes que nous avons vus en bas, composés d'animaux. Ils représentent des traits de mœurs ou des types particuliers.

La *lesghinka* (lesghienne) est la danse nationale : groupe de sept personnages. La toile du fond peinte représente un site sauvage. Au premier plan, la porte ouverte d'une cabane. Devant la maison, un vaste espace découvert où dansent les personnages. Des ormes touffus au fond de la scène ; au second plan, des montagnes couronnées de forêts. Sur une éminence, peinte au milieu de la toile de fond, apparaissent les ruines d'une forteresse géorgienne sans doute. Les personnages sont trois hommes et quatre femmes. Un vieillard à barbe blanche, assis sur un tronc d'arbre, regarde danser les jeunes gens. Il voit repasser devant ses yeux les heures joyeuses de sa jeunesse. Les deux autres hommes jouent, l'un d'une balalaïka, sorte de mandoline, l'autre souffle dans une flûte. Une des femmes frappe sur un tambourin, tandis que les deux autres se font face en battant des mains et en dansant l'une devant l'autre. C'est la même danse populaire que j'ai vu danser par deux femmes à Bakou dans la baraque de saltimbanques.

Je ne puis — on le comprendra sans peine — décrire tous les groupes l'un après l'autre : il y en a plus de vingt. Inutile d'ajouter, n'est-ce pas ? que tous ces vêtements et accessoires, armes, bijoux, instruments de musique, ustensiles de ménage, etc., sont d'une scrupuleuse exactitude. Voici encore un combat d'enfants cosaques — un groupe de montagnards apkases ; le cortège d'un prince géorgien et sa famille ; — des marchands arméniens ; — des Parsis adorateurs du feu ; — des Tekkès du pays Turkoman ; — des Turkmènes, des Kurdes, des Lesghiens de

Shamyl, etc., des types géorgiens, imérétiens, mingréliens et gouriels dansant la « lesghinka ». On voit des groupes de montagnards chrétiens d'origine géorgienne : Khewsours, Pchaves, Touchines, Swanes et Ossétiens. Puis des groupes composés d'Abadsegs et de Kabardiens. Tous ces mannequins armés, aux vêtements de couleur bigarrée, semblent vivants. Disséminés dans les diverses parties de la salle, ils produisent un singulier effet qui laisse bien en arrière le musée des Janissaires à Constantinople.

Dans la galerie qui précède, cinq peintures murales reproduisent les légendes dont le Caucase a été le théâtre et le portrait de deux personnalités historiques de la Géorgie : David le libérateur et la reine Tamara.

Le premier tableau représente Prométhée enchaîné sur le Caucase et pleuré par les Océanides. Le jour naissant éclaire à peine le premier plan du tableau ; à l'horizon paraît l'aurore aux doigts de rose. Prométhée, rongé par l'impitoyable vautour, montre le poing au monstre qui fond sur lui. Son visage porte les traces de la colère et de la douleur. A ses pieds sortent des vagues du Pont-Euxin les quatre Océanides la tête ornée de coraux. Leur visage exprime la compassion.

Deuxième tableau : l'arrivée des Argonautes en Colchide. Une trirème antique vient d'aborder sur la rive du Phase. Un des rameurs s'efforce d'arrimer le navire *Argo* que les flots semblent écarter du rivage. Sur la poupe est Jason. « L'artiste, nous dit le guide, a eu la délicate pensée de donner à Jason les traits augustes de Son Altesse le grand-duc Nicolas Nicolaïevitch. » Il montre de la main à ceux qui l'entourent la patrie que les Grecs ont dû quitter pour venir en Colchide, contrée inconnue. Aëthe, accompagné de ses deux filles, vient au-devant des navigateurs, monté sur un char traîné par deux coursiers fougueux.

Les derniers tableaux, compositions moins importantes, représentent Jason et Médée, personnages en peplum et

costumes grecs aux visages très augustes sur le seuil du temple d'Hécate, paysage de convention. Ici se termine la légende de la Toison d'or.

Plus loin, le patriarche Noé plante les premières vignes. Au fond, la vallée de l'Araxe et le sommet des deux Ararat.

Ensuite viennent les Amazones. De jeunes femmes, belles créatures aux cheveux noirs, vêtues en costume de guerriers péruviens, la lance au poing, montées sur des chevaux sauvages, s'élancent pour combattre.

Nous voici au tableau représentant la reine Tamara.

La reine Tamara est la popularité géorgienne la plus incontestée. Elle était contemporaine de saint Louis et comme lui, mais plus heureusement, fit une guerre acharnée aux Musulmans.

De même qu'en Normandie tous les vieux châteaux ont appartenu à Robert-le-Diable, en Géorgie tous les vieux châteaux ont appartenu à la reine Tamara. Pour mon compte, j'en ai rencontré deux, pendant le court séjour que j'ai fait au Caucase : à Mzket, premier relai en partant de Tiflis, sur la route militaire de Géorgie, et à Goudaour, où j'ai cherché — Alexandre Dumas a cherché avant moi — une histoire de la reine Tamara. Il n'existe que des traditions vagues et une pièce de vers de Lermontow, toute de fantaisie, créée par l'imagination du poète.

David III, surnommé le Sage ou le Libérateur, a régné sur la Géorgie au commencement du douzième siècle. Il a battu les Arméniens, les Turcs, les Persans, a soumis les montagnards que nul n'avait domptés avant lui et a poussé ses conquêtes jusqu'à la mer Caspienne. Il dévasta la ville de Derbend et lui enleva ses portes de fer qu'il déposa dans un monastère de Géorgie (1), où on peut les voir encore aujourd'hui. Comme la reine Tamara, le roi

(1) A Gelatz, près de Koutaïs.

David le Libérateur est devenu un héros de légendes amoureuses et guerrières que redisent encore à la veillée les montagnards et les rapsodes géorgiens.

Les bains persans de Tiflis, surtout les bains Mirzoëf, établissement le plus considérable, dont les locataires payent cent mille roubles par an, jouissent d'une réputation si grande que tout étranger va leur faire une visite pour ainsi dire obligée, dont les fatigues du voyage augmentent l'opportunité. Les bains maures, dont chacun a éprouvé les effets salutaires depuis que le Hammam existe à Paris, sont une pâle copie des bains persans, dont le pittoresque et les merveilleux effets ont été décrits avec beaucoup d'exactitude et de brio par Alexandre Dumas. Après avoir lu le maître conteur, nous ne pouvons que lui laisser la parole, tant l'impression est juste et conforme à la nôtre.

«... L'intérieur du bain est d'une simplicité biblique. Il est tout en pierre, sans aucun revêtement, avec trois cuves de pierres carrées, chauffées à différents degrés, ou plutôt recevant des eaux naturellement chauffées à trois températures différentes.

Les amateurs médiocres ou les novices vont à la cuve chauffée à trente degrés.

Puis, successivement, de la cuve chauffée à trente, ils passent à celle qui est chauffée à trente-cinq, et de celle qui est chauffée à trente-cinq à celle qui est chauffée à quarante.

Les grands amateurs vont directement à la cuve chauffée à quarante degrés et s'y plongent bravement.

..... Je m'acheminai vers les trente degrés et j'y descendis timidement. Puis, des trente degrés, je passai progressivement, et sans trop de douleur, aux trente-cinq et aux quarante. C'était à ma sortie des quarante que m'attendaient les baigneurs.

.. Mes deux exécuteurs me couchèrent sur un des lits en bois placés dans la salle, en ayant soin de me passer un

tampon mouillé sous la tête et me firent allonger les jambes l'une contre l'autre et les bras le long du corps.

Alors chacun d'eux me prit un bras et commença de m'en faire craquer les articulations.

Le craquement commença aux épaules et finit aux dernières phalanges des doigts.

Puis des bras ils passèrent aux jambes. Quand les jambes eurent craqué, ce fut au tour de la nuque, puis des vertèbres, puis du dos, puis des reins.

... Cette première partie du massage terminé, mes deux baigneurs me retournèrent. Et tandis que l'un me tirait les bras de toute sa force, l'autre se mit à me danser sur le dos, laissant de temps en temps glisser sur mon râble — ma foi je ne trouve pas d'autre définition — ses pieds qui retombaient sur la planche.

Cet homme, qui pouvait peser cent vingt livres, chose étrange, me paraissait léger comme un papillon. Il remontait sur mon dos, il en descendait, il y remontait, et tout cela formait une chaîne de sensations qui menaient à un incroyable bien-être. Je respirais comme je n'avais jamais respiré. Mes muscles, au lieu d'être fatigués, avaient acquis ou semblaient avoir acquis une incroyable énergie. J'aurais parié soulever le Caucase à bras tendu.

Alors mes deux baigneurs se mirent à me claquer, du plat de la main, les reins, les épaules, les flancs, les cuisses, les mollets, etc.... J'étais devenu un espèce d'instrument dont ils jouaient un air et je suivais leur air en battant la mesure et sans m'écarter un instant du ton. J'étais exactement dans l'état de l'homme qui rêve, qui est assez éveillé pour savoir qu'il rêve, mais qui, trouvant son rêve agréable, fait tous ses efforts pour ne pas se réveiller complètement.

Enfin, à mon grand regret, l'affaire du massage fut terminée et l'on passa à la dernière période, à celle du savonnage.

Un des deux hommes me prit par dessous les bras et m'assit sur mon derriére, comme fait Arlequin à Pierrot

quand il croit l'avoir tué. Pendant ce temps, l'autre chaussait sa main d'un gant de crin et me frottait tout le corps, tandis que le premier, puisant de pleins seaux d'eau dans la cuve à quarante degrés, me les jetait à toute volée par les reins et sur la nuque.

Tout à coup l'homme au gant, trouvant que l'eau ordinaire ne suffisait plus, prit un sac. Je vis aussitôt ce sac s'enfler et suer une mousse savonneuse dans laquelle je me trouvai enseveli.

A part les yeux, qui me piquèrent un peu, je n'ai jamais trouvé plus douce sensation que celle produite par cette mousse me ruisselant sur le corps....

Tout couvert d'une mousse tiède et blanche comme du lait, légère et fluide comme de l'air je me laissai conduire au bassin, où je descendis avec une attraction aussi irrésistible que s'il eût été peuplé des nymphes qui enlevèrent Hylas.

Ce ne fut que dans la cuve que je semblai me réveiller et que je me remis, non sans quelque répugnance, en contact avec les objets extérieurs.

Nous restâmes cinq minutes à peu près dans les cuves et nous sortîmes.

De longs draps parfaitement blancs avaient été étendus sur les lits du vestibule, dont l'air froid nous saisit d'abord, mais pour nous donner une nouvelle sensation de bien être.

Nous nous couchâmes sur ces lits et on apporta des pipes.... Je comprends qu'on fume en Orient, là où le tabac est un parfum, là où la fumée passe à travers une eau embaumée et à travers des tuyaux d'ambre.... Nous eûmes le choix entre le kalian, la chibouque et la houka. Et chacun, à sa fantaisie, se fit Turc, Persan ou Hindou.

.... Pendant les six semaines que je restai à Tiflis, j'allai tous les deux jours aux bains persans (1). »

---

(1) Alexandre Dumas : *Le Caucase*, volume II, pages 272 et suivantes.

Mes lecteurs pardonneront ce long emprunt fait au maître conteur.... J'ai retrouvé là mes impressions avec une telle exactitude, que j'ai prié M. Alexandre Dumas de vous les raconter.... Vous n'avez pas perdu au change !

Vous parlerai-je à présent du restaurant oriental? Des amis me l'avaient cité comme une des originalités de Tiflis, où l'on trouvait servi à l'asiatique tous les mets orientaux, depuis les confitures de rose et le rakloukhoum qu'on mange à Ispahan et à Constantinople et les patisseries chères aux populations d'Orient, jusqu'à la viande de chameau accommodée à l'arabe; à la chair de cheval préparée à la mode turkomane sans parler des viandes vulgaires de bœuf et de mouton mises en boulettes, apprêtées de toutes sortes de façons et parfumées au benjoin.

Voilà comment — imprudent — je me suis engagé le deuxième jour de mon séjour à Tiflis dans les sous-sols d'un vaste bâtiment qui fait précisément face à l'hôtel du Caucase.

Qu'allais-je trouver là? De la cuisine asiatique... Hum !... Mes souvenirs de Constantinople et de la cuisine turque auraient dû me mettre en défiance.

D'abord le *rehab*. Ce sont des petits morceaux de mouton grillé, rôtis à un feu vif, relevés de beaucoup de poivre et de clous de girofle, servis sur deux biscuits russes et gras : plat bon, disait spirituellement un de mes amis, « à servir pour la punition des fautes légères ». Puis le *pilaf*, plat oriental par excellence, composé de riz et de mouton; les bouillis de viande d'agneau et de mouton; les poissons cuits dans l'huile; les petites salades frites dans de la pâte; les compotes, les conserves, les ragoûts assaisonnés d'herbes aromatiques et qu'il faudrait affecter, disait le même ami, un à un à l'usage des récidivistes.

Toute cette abominable cuisine asiatique qui prise à dose homœpathique reste un curieux souvenir du voyage, par la certitude où l'on est de ne plus jamais en goûter de pareilles!.. Après tout, j'allais peut-être trouver

autre chose... Hé bien, non! Le restaurant oriental n'est qu'une affreuse gargote où j'engage vivement les personnes qui iront à Tiflis à ne pas mettre les pieds. On vous y sert exclusivement de la cuisine russe *mal préparée* (!), dont le fond est constitué par les mouches de l'établissement! Je me suis demandé pourquoi il porte le nom de restaurant *Oriental?* Sans doute parce qu'il est à Tiflis, car autrement....

Aussi quel bon repos j'ai fait le soir même à l'hôtel, en compagnie de M. Eychenne. Il m'avait offert la veille, chez lui un excellent dîner, assaisonné de bon vin du Caucase fait par un vigneron français, d'esprit parisien et des souvenirs piquants de sa vie de journaliste politique.... La causerie s'est prolongée tard dans la soirée sans que je m'en sois aperçu! Ah! si M. Eychenne voulait, lui aussi, écrire ses « petits papiers » comme son maître et son ami M. Hector Pessard, quel succès je lui promets!

Si vous voulez apprécier les mérites de la cuisine française, même à Tiflis, allez prendre un repas au restaurant Oriental.

Nous avons fait connaissance depuis notre entrée en Russie avec les vins nationaux de Crimée, parmi lesquels les vins de Cachétie rouges et blancs sont les plus renommés. Ces vins sont agréables à boire, de bonne couleur, de saveur sucrée, avec un léger goût de terroir qui contribue à leur donner un bouquet particulier.... En arrivant au Caucase, nous avons trouvé les vins du pays dont le caractère est le même. On est heureux, loin de France, de boire un vin généreux qui vous repose de la bière allemande à laquelle on est condamné, sous peine de boire des mixtures sans nom et d'un prix élevé, quand on traverse l'Europe centrale.

La plantation des vignes au Caucase qui va en augmentant chaque année est toute récente. Pourtant la tradition, les historiens même racontent que le Caucase produisait autrefois d'excellents vins. La conquête

mulsulmane détruisit les vignobles qui persistèrent seulement dans les vallées chrétiennes de la Géorgie. Mais la manière de faire le vin s'oublia vite. Le raisin seul fut un simple fruit. Les vignes avaient presque entièrement disparu du Caucase au commencement de ce siècle. Avec l'occupation russe, elles se sont très développées. A présent, les vins du Caucase commencent à avoir du renom. Ils sont, en effet, fort agréables à boire. Peuvent-ils se conserver ? Sont-ils assez bien faits pour supporter, comme nos vins de France, un long voyage sans se décomposer ?

Un habitant de Tiflis m'a donné sur la fabrication des vins du Caucase d'assez curieux détails. La vendange est mise en de grandes jattes en terre cuite qui sont elles-mêmes enterrées dans le sol froid. On laisse le raisin pressé qui a été cueilli avant sa maturité fermenter peu de temps. Pour lui enlever son amertume, on y mélange des mûres, des baies de sureau. Pour le colorer davantage, on le charge de tannin. On voit que chez ces naïves populations du Caucase, la falsification des vins se pratique tout comme dans un pays civilisé. Qu'arrive-t-il après ces diverses triturations ? Que le vin, agréable au goût, n'a pas de corps ; qu'il est très froid et n'a pas fermenté. La vinification, en un mot, n'est pas faite. Aussi, les vins du Caucase ne peuvent-ils supporter le voyage, qui, en les agitant, provoque leur décomposition. La moindre chaleur aigrit le vin. Les marchands de vin, — ils sont nombreux à Tiflis, — sont obligés d'être en cave. Ils ne pourraient garder leur vin en magasin.... Les vins du Caucase, — dont on boit encore fort peu en Russie, — ne sont pas à redouter, quand à présent, pour l'exportation.... En tous cas, les motifs que je viens de donner sont cause que je n'ai pas rapporté, comme j'en avais eu d'abord le désir, des vins du Caucase pour en faire boire à mes amis.

Pendant toutes ces promenades et pendant tous ces repas le temps, l'implacable temps a marché. Voici

deux jours que je suis à Tiflis. C'est aujourd'hui le 19 mai Le bateau pour Ouzoun-Ada partira, ne l'oubliions pas, de Bakou le 21 mai à deux heures de l'après-midi. Or, jusqu'à présent, aucun de nos compagnons de voyage : MM. Niox, de Vogué, Bailloud n'est arrivé encore ni même signalé. Pour s'embarquer à Bakou ces messieurs doivent nécessairement passer par Tiflis.

Par où arriveront-ils? Il n'ont plus le choix de la route. Le bateau qui m'a amené à Batoum était, on se rappelle mes angoisses de Podwolocziska, le dernier permettant d'arriver à temps pour le bateau du 21 mai à Bakou.

C'est donc par Wladikawkas, par la route militaire de Géorgie que vont venir nos compatriotes. Mais la pluie, une pluie torrentielle, continue à tomber depuis deux jours. Les nouvelles les plus fâcheuses circulent en ville. La crue soudaine des eaux a entraîné des ponts. La poste n'est pas arrivée hier soir. Nos voyageurs vont-ils pouvoir passer?

Et la pluie tombe toujours ?

Après avoir fait demander la veille au directeur de la ligne du chemin de fer de Batoum à Tiflis à quelle heure il pourrait me recevoir le lendemain, nous allons, M. Eychenne et moi, le 20 mai, lui rendre visite à dix heures du matin, heure convenue. M. Presniakow habite, de l'autre côté de la Koura, une jolie maison dans le quartier neuf qui s'élève aux environs de la gare. Il nous reçoit à merveille. Pour entrer dans son cabinet nous avons à franchir un énorme chien, plus grand qu'un de ses frères du Saint-Bernard ou des Pyrénées; enfant du Caucase, couché en travers de la porte. Il fait entendre à notre passage un grondement peu rassurant, regardant d'un mauvais œil les mollets de M. Eychenne et les miens. Son maître qui est venu nous recevoir à l'entrée de son salon envoie un vigoureux coup de pied à son chien, qui se lève et va se coucher, en maugréant, à l'autre bout de l'apparlement.

Notre consul a renouvelé au directeur du chemin de fer

une précédente réclamation restée sans effet. Le cas est assez topique pour être cité :

Il y a trois semaines, la valise diplomatique de Perse que notre ministre à Téhéran, M. de Balloy envoie chaque mois au ministère des affaires étrangères et qui, par voie de terre jusqu'à la mer Caspienne au port de Recht, puis par mer jusqu'à Bakou vient à Tiflis d'où elle est expédiée directement au quai d'Orsay a été ouverte et volée. Le vol a eu lieu dans le chemin de fer entre Tiflis et Bakou.

Les objets de valeur un certain nombre de papiers ont été volés. Les autres ont été retrouvés avec la valise éventrée à coups de couteaux, dans un état pitoyable, le long de la voie, sur les bords de la Koura. Or la première enquête a fait connaître le principal coupable. C'est un employé du chemin de fer, voleur vulgaire, qui a même avoué le mauvais coup qu'il a fait.... Et, depuis trois semaines, malgré ses efforts réitérés, notre consul n'a pu obtenir encore non seulement un commencement d'instruction, mais même l'arrestation de cet homme *confitentem reum* dont la mise à l'ombre permettrait de retrouver les objets volés et ferait connaître les complices.... L'administration des chemins de fer répond « qu'elle n'a pas les pouvoirs nécessaires pour arrêter cet homme ». Le général Cheremetiew, gouverneur de la ville, chez lequel nous irons tout à l'heure, dit gracieusement à M. Eychenne « qu'il n'a pas encore eu le temps d'examiner l'affaire — trois semaines ! — et qu'il lui fera connaître sa décision aussitôt prise. » C'est la mise en pratique du fameux : « *Si t'chas!* attendez un peu! » Le pivot de la vie russe en trop de circonstances — sur lequel nous aurons à revenir — et auquel le général Annenkow, exception admirable, donne en ce moment une si belle leçon! Je n'ai pas demandé à M. Eychenne lors de mon retour si son homme était en prison. Je ne jurerais pas qu'il y soit déjà....

J'exprime tous mes remercîments à M. Presniakow pour la gracieuseté dont j'ai été l'objet de la part de sa Compagnie et de lui-même dans le trajet de Batoum à Tiflis.

Toutes ces conversations ont lieu sans interprète, en français naturellement.

Au moment où nous sommes entrés, M. Presniakow était en conférence avec un monsieur d'un certain âge. Il a interrompu sa conversation pour nous recevoir. Ce monsieur très mince, de taille moyenne, au front dégarni, ressemblant à un américain, est comme nous habillé en civil — exception en Russie pour un personnage officiel. M. Presniakow, lui-même, qui nous reçoit dans son cabinet, porte la grande redingote d'ordonnance russe. Le monsieur en bourgeois est certainement russe, car à deux ou trois reprises, quand le directeur des chemins de fer me demande quand je compte partir pour Bakou, l'étranger a parlé russe à M. Presniakow.

A ce moment M. le directeur du chemin de fer, qui avait oublié ce détail, nous présente les uns aux autres :
— Monsieur le prince Hilkow !

Quelle surprise et quelle agréable surprise ! Je suis en présence du principal collaborateur, du bras droit du général Annenkow, de l'habile et pratique ingénieur auquel la construction du chemin de fer a dû les moyens d'extraordinaire rapidité avec lequel il a été poussé par l'invention d'appareils ingénieux et simples à la fois. Le prince Hilkow, avant de devenir le précieux auxiliaire du général Annenkow, a été ministre des travaux publics du prince Ferdinand de Bulgarie à Sofia. Il a quitté la principauté en même temps que le prince, sans avoir pu réaliser les utiles projets qu'il avait conçus pour ce jeune pays.

Il arrive de Saint-Pétersbourg avec les deux filles du général et sa nièce, Mme la princesse Galitzine. Ces dames sont arrivées la veille au soir et sont descendues à l'hôtel de Londres.

J'apprends qu'un télégramme envoyé ce matin par le vicomte de Vogué annonce son heureux passage hier soir à Kasbeck, le point le plus élevé et le plus difficile à franchir de la route de Wladikawkas. Il a passé les en-

droits difficiles et arrivera très probablement à Tiflis ce soir vers six heures..... MM. Niox et Bailloud n'ont pas encore donné de leurs nouvelles. Nous demandons à M. Presniakow ce qu'il a réglé pour notre départ de Tiflis fixé à ce soir. Nous apprenons que lui-même et sa fille ; l'inspecteur général du chemin de fer du Caucase, M. le général Stakovski, plusieurs ingénieurs de la ligne, invités du général, partiront le soir en même temps que nous pour l'Asie par un train spécial. Le départ aura lieu à dix heures.

Nous ne nous arrêterons en route que pour les haltes indispensables. L'arrivée à Bakou aura donc lieu à huit heures du matin au lieu de midi comme par les trains ordinaires. Rendez-vous à la gare à neuf heures et demie ce soir.

N'en déplaise à ceux qui ne trouvent pas l'hôtel du Caucase « élégant », la vérité m'oblige à déclarer avec tous les Français qui y sont passés et dont les attestations emplissent le registre de l'hôtel que je m'y suis trouvé fort bien. Les chambres, la cuisine y sont bonnes. On est rempli d'attention et d'égards pour des compatriotes.... Et, ce qui a bien son importance, les prix n'ont rien de Caucasien et ne ressemblent pas à ceux de Batoum. J'ai promis à ces braves gens de dire sur eux la vérité. Voilà qui est fait.

Il est un point très délicat que je n'ai pas abordé encore, auquel furent consacrées mes dernières heures de Tiflis. Le voyage merveilleux d'Amérique où, pendant quatre semaines les membres de la délégation française, outre les raffinements les plus délicats de la civilisation eurent constamment à leur disposition au point de vue du confortable tout ce dont ils avaient besoin : jusqu'à des cigares, des rafraîchissements glacés et aussi du bismuth et des pastilles purgatives... m'avait absolument gâté.

Tenant — je le tiens encore — le général Annenkow pour un grand magicien, et confiant en l'assurance

donnée par M. de Vogué avant le départ de Paris — qu'une fois en Asie la compagnie du chemin de fer pourvoierait à tous nos besoins, j'étais parti de France avec une malle et un sac de voyage ne contenant rien autre chose que du linge et des vêtements.

Les trois jours passés à Tiflis ne m'auront pas été inutiles. Notre consul M. Eychenne; M. Richard, le doyen de la colonie française au Caucase, négociant estimé qui a voyagé en Asie centrale où il a des comptoirs à Askabad, à Merv et même à Samarkand m'ont donné de sages conseils. — « Bien que des achats considérables de provisions de toutes sortes aient été faits par les soins du général à Tiflis et à Bakou, n'oubliez pas que vous êtes en Asie.

« Le général ne sera sans doute pas toujours avec vous.... Apprenez que lorsqu'il est absent tout va mal.... Que le hasard n'est pas toujours le seul coupable! Les vivres, un jour, peuvent être en retard; manquer.... Vous serez prudent, vous serez sage de vous munir à tout hasard de quelques provisions de bouche. Tant mieux si elles vous sont inutiles; tant mieux surtout si vous êtes obligés d'y avoir recours. »

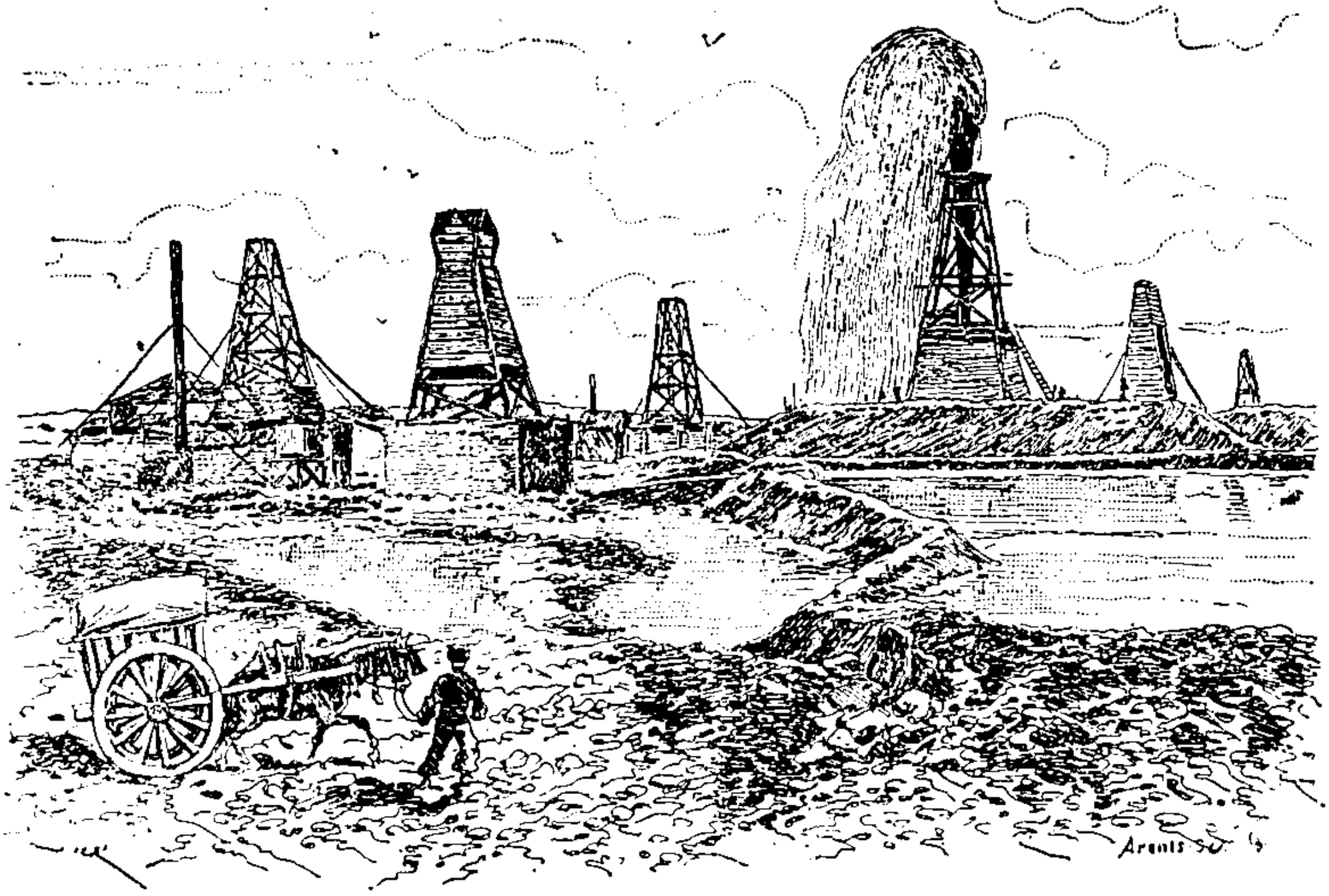
Et voilà comment, écoutant les sages conseils d'hommes expérimentés je me suis muni, avant le départ de Tiflis d'un lot varié de boîtes de conserves : bœuf en daube, veau rôti, thon *mariné*, pâté de foie gras ; du sucre avec un kilo d'excellent thé, enfin de quoi ne pas mourir de faim dans la steppe.... Que je me suis félicité plus tard d'avoir emporté ces provisions, qui furent si précieuses dans le désert de Kara-Koum!

Je prends un dernier bain persan... En rentrant à l'hôtel je trouve un mot de M. Eychenne m'apprenant que le colonel Niox et le commandant Bailloud viennent d'arriver de Wladikawkas, et dînent à l'Hôtel de Londres... où nous nous retrouverons tous à neuf heures.

Après avoir dîné en hâte je fais conduire mon bagage à la gare par le drogman de l'hôtel qui m'attendra et j'ar-

rive à l'hôtel de Londres où j'ai le grand plaisir de trouver d'abord M. de Vogué, arrivé à l'instant, puis le bon colonel Niox en excellente santé. Il me présente au commandant Bailloud, figure franche et ouverte, avec lequel la connaissance est vite faite, — avec lequel je suis sûr que je m'entendrai fort bien pendant le voyage. — Au bout d'un instant paraît mon camarade de Saint-Cyr, Fernand d'Orval, intrépide voyageur, ex-lieutenant de cavalerie, qui est arrivé avec ces messieurs et vient de faire deux ou trois visites en ville. D'Orval en est à son troisième ou quatrième voyage au Caucase et a été invité par le général Annenkow à l'inauguration du chemin de fer de Samarkand.

Nous nous dirigeons tous ensemble vers la gare, et après avoir cherché nos places pendant quelque temps dans le train spécial, nous quittons Tiflis le 20 mai à dix heures du soir.



Vichkas et fontaines jaillissantes à Bakou.

CHAPITRE IX

LE CAUCASE (*suite*).

Bakou.

Sommeil sur les banquettes. — M. le général Statkowski. — Les serpents de la steppe de Moghan. — Hadji-Kaboul tête de ligne future des chemins de fer persans. — Le raccordement des chemins de fer russes à travers le Caucase. — La région du naphte. — Le pays du feu. — La ville blanche et la ville noire. — Avenir de Bakou. — La foire et les boutiques. — Chez les saltimbanques russes. — *Le Chapeau de la Marguerite.* — La Lesghinka. — Un espion dans la baraque. — Le temple du feu à Balakhani. — Parsis. — Le comte de La Tour et les naphtes du Caucase. — Puits et fontaines jaillissantes. — Le pétrole aux États-Unis. Pittsburg et Butler County. — Wagons-citernes. — Le « pipe-line » au Caucase.

Nous avons fait la route de Tiflis à Bakou en chemin de fer, de nuit pendant la plus grande partie du trajet.

Les invités russes sont répartis dans les six voitures dont se compose notre train spécial. Les voyageurs français ont un compartiment réservé.

Partis à dix heures du soir, nous avons dormi à merveille, enveloppés de nos manteaux, dans un confortable wagon, jusqu'au point du jour. Il faudra d'ailleurs nous habituer à cette manière de passer la nuit. D'ici à Samarkand nous ne prévoyons guère d'autre mode de repos, en bateau à vapeur ou en chemin de fer que de nous enrouler chaque soir le mieux que nous pourrons dans nos couvertures ou dans nos plaids sur la couchette du navire ou sur une banquette de chemin de fer.

A un des arrêts de la matinée le général Statkowski est venu nous inviter à prendre place sur la terrasse du wagon-salon, pareil à celui qui m'a amené de Batoum à Tiflis, placé à l'arrière du train où nous pouvons mieux voir la route parcourue Les dames, auxquelles s'est jointe la charmante nièce du prince Hilkow viennent bientôt nous rejoindre sur la terrasse, où nous nous trouvons réunis avec les ingénieurs. Des chaises et des pliants ont été apportés. Nous faisons la route en profitant de l'intéressante et spirituelle conversation de M. l'inspecteur du chemin de fer du Caucase qui est instruit comme un Russe et spirituel comme un Français.

Le pays que nous traversons est plat, monotone, stérile, sans intérêt. Il est très fiévreux, très malsain. Les maisons de gardes de la voie échelonnées de distance en distance sont, comme les habitations que nous avons vues près de Batoum surélevées par des poteaux pour les isoler de la terre. En outre, à côté de chacune s'élèvent, supportées par quatre perches à la hauteur d'un second étage, des plate-formes entourées d'une légère balustrade, reliées au sol par une échelle. Ces plateaux qui ressemblent aux postes de surveillance au bord du Danube, attirent notre attention. Elles ressemblent à ces échafaudages comme il y en a dans beaucoup de villages de France, où les pompiers viennent le dimanche matin

faire l'exercice, montrer leur agilité. Ici ces plate-formes n'ont certainement pas le même objet. L'aimable général Statkowski nous apprend que les gardiens de la voie et leur famille vont dormir la nuit là-haut à l'abri des terribles moustiques qui pullulent, qui sont très féroces et qui leur rendraient le sommeil impossible. Le jour, ces monstres ailés, engourdis par le soleil et la chaleur, sont moins redoutables. Pendant la nuit, comme leur vol rase la terre, ils ne peuvent atteindre les pauvres diables qui sont à l'abri de leurs terribles piqûres dans ces hautes tours en bois que leur a construit la Compagnie.

Le pays que nous traversons semble maudit. La steppe de Moghan renferme une quantité incroyable de serpents venimeux. Les caravanes n'osent pas s'y aventurer; ils ont arrêté pendant longtemps les travaux du chemin de fer. La seule ville de quelque importance dont nous avons approché est Elisavetpol, chef-lieu du gouvernement de ce nom.

Le train roule à travers la contrée monotone et presque déserte qui s'étend entre la Koura et les derniers contreforts de la grande chaîne. Oudjari, où nous prenons un léger déjeuner est à quarante mètres au-dessous du niveau de la mer Caspienne. L'horizon est limité au nord par le Karabagh et les monts du Daghestan; au sud, dans le lointain, dominent les pics neigeux d'Arménie qui limitent le bassin de la Koura. Les hautes montagnes de Perse se rapprochent très sensiblement.

A Hadji-Kaboul où nous arrêtons cinq minutes le général Statkowski et M. Presniakow nous invitent à descendre du train pour visiter la gare, aux proportions très vastes pour un si petit endroit. Elle est construite dans le style mauresque et ressemble du dehors à un palais oriental; nous nous étonnons. Ces messieurs nous expliquent que, dans la pensée des constructeurs de la ligne la station d'Hadji-Kaboul doit être l'embranchement du futur chemin de fer de la Perse le jour prochain — nous l'espérons — où ils auront été construits. Les Russes

sont vraiment des gens bien prévoyants.... Il est vrai qu'ici ils pourront aider les évènements.

La question des chemins de fer persans, dont les tracés — nos lecteurs le verront dans un chapitre suivant — ont été soigneusement étudiés nous amène à parler des chemins de fer du Caucase et de leur raccordement avec les chemins de fer russes. Actuellement, on le sait, le Caucase ou plus exactement la Transcaucasie est complètement isolée de la Russie. Les chemins de fer viennent aboutir à Wladikawkas, au pied de la chaîne, vers le nord. Jusqu'à présent l'énormité de la dépense a fait reculer devant la construction d'une voie ferrée qui traverserait la montagne, s'élevant à des hauteurs, considérables il est vrai, mais qui ont été dépassées dans les montagnes rocheuses, sur la ligne américaine du Transcontinental-Railroad qui va de New-York à San-Francisco.

Les études de cette ligne indispensable pour relier à l'empire une de ses plus importantes provinces ont été exécutées avec le plus grand soin. Un des ingénieurs qui ont le plus coopéré à ces travaux est précisément M. le général Statkowski. Ajoutons que les habitants comptent beaucoup sur le voyage, annoncé pour le mois d'octobre, de Sa Majesté au Caucase pour le règlement définitif de cette importante question. Il y aurait tout d'abord un embranchement de dix-huit kilomètres à construire, de Wladikawkas à Pétrowsk. Parmi les tracés proposés il en est un longeant la mer Caspienne, de Pétrowsk à Bakou.

Le général Vannowsky, ministre de la guerre, qui a visité le Caucase pendant l'année 1887, a fait étudier, dit-on, un projet de chemin de fer de Tiflis à Kars.

La longueur de cette ligne serait de deux cents milles et coûtera près de trente millions cinq cent mille roubles. Les difficultés de construction ne sont pas très grandes et les travaux de construction seront terminés dans un intervalle de dix-huit mois. Le chemin de fer achevé, les

communications de la Russie par voie ferrée s'étendront jusqu'à cent soixante-dix milles d'Erzeroum.

L'utilité des chemins de fer est démontrée pour la Russie plus que pour aucun autre peuple, à cause de l'immensité de ses territoires. En 1880, lorsque le général Skobelew préparait son expédition contre Géod-Tépé, il fallait aux troupes du Caucase de trois à cinq semaines pour se rendre de Tiflis à la Caspienne. La construction de la section Tiflis-Bakou, qui se relie à la voie ferrée de Batoum à Tiflis, a permis de franchir cette distance en vingt-quatre heures.

A cette même époque, les moyens de transport faisaient défaut sur la mer Caspienne. Aujourd'hui le développement extraordinaire pris par l'industrie du naphte à Bakou a eu pour conséquence la mise en service sur la mer Caspienne, outre les compagnies de navigation à vapeur « Caucase et Mercure », d'un nombre relativement considérable de bateaux à vapeur pouvant aisément servir à transporter une armée sur la côte turkomane.

Combien sera facilitée la rapidité des transports militaires et des relations commerciales le jour où une voie ferrée fera correspondre entre eux les deux versants du Caucase, reliant la ligne Batoum-Tiflis-Bakou à Wladikawkas — quel que soit le tracé adopté — à travers la montagne ou allant vers la mer. Le voyage de l'Empereur au Caucase va certainement hâter la solution de cette question grosse de difficultés. Mais les Russes nous ont habitués à l'impossible....

Espérons que l'énergique et patriote souverain, à la volonté tenace duquel la Russie doit la réalisation du chemin de fer d'Asie, d'Ouzoun-Ada à Samarkand, Sa Majesté l'Empereur Alexandre III attachera encore son nom à la grande œuvre de la jonction des chemins de fer russes avec ceux du Caucase.

Constantinople vient d'être enfin reliée directement au réseau européen. Est-il possible d'admettre que Saint-Pétersbourg reste dans une position inférieure

vis-à-vis d'une des partie les plus importantes de l'Empire?

Le paysage continue à être d'une aridité absolue. Des dunes de sable alternent avec des lagunes desséchées pareilles au sebkas de notre Sud-Oranais. La ressemblance est encore accrue par les efflorescences salines et blanchâtres qui couvrent en certains endroits ce sol stérile. Puis le bouleversement des roches qui deviennent de plus fréquentes montre que nous sommes sur un sol volcanique et que nous approchons de la région du naphte. La Caspienne pousse près de la ligne du chemin de fer plusieurs baies profondes. Quand nous arrivons à Bakou, nous suivons pendant plusieurs kilomètres le pied des hauteurs et les sinuosités de la mer Caspienne.

A dix heures du matin nous descendons à Bakou, où de rapides équipages nous portent, nous et nos bagages, aux divers hôtels qui se partageront l'honneur de nous recevoir.

Avant de se séparer on convient de se retrouver à deux heures à l'hôtel de l'Europe, où sont descendues les dames avec le prince Hilkow et le vicomte de Vogué, pour aller ensemble voir l'intéressante exploitation de pétrole de M. Nobel. Les Français — je désignerai ainsi notre petit groupe — descendent à l'hôtel d'Europe, au rez-de-chaussée duquel se trouve le comptoir de M. Richard, dont j'ai déjà parlé: un de nos anciens et honorables compatriotes qui habitent le Caucase; près duquel Français de plus en plus nombreux qui passent ici chaque année sont assurés de trouver un aimable accueil.

Ce négociant français sert, à titre gracieux et complaisant d'agent consulaire à ceux de ses compatriotes qui passent ici. Le croirait-on? Il n'y a pas de consul de France à Bakou. Elle en a eu un jusqu'à l'année dernière. Il était fort utile et rendait d'importants services. Le poste a été supprimé pour une misérable question de budget sans doute. Il est rentré de la sorte au Trésor français quelques centaines de francs. Les commissions parlemen-

taires ne devraient toucher à ce qui atteint les intérêts français à l'étranger qu'avec une extrême précaution et après s'être bien informés sur place.

Bakou, qui appartient à la Russie depuis le milieu du siècle dernier, était, comme Tiflis, une ville persane. Ses principaux monuments furent bâtis par Abbas-le-Grand. Elle fut pendant des siècles un lieu saint pour les Guèbres, adorateurs du feu éternel. Ce feu éternel, produit par le naphte et le pétrole dont les environs de Bakou présentent, après les gisements pétrolifères de Pittsburg aux Etats-Unis le plus riche bassin connu, est devenu sous la baguette magique de l'industrie moderne une source de richesses pour le pays, de prospérité pour la ville.

Depuis vingt-cinq ans la population a décuplé. Elle était de six mille habitants en 1863. Elle s'élève aujourd'hui à plus de soixante mille.

Bakou, petite bourgade persane, est à présent un des centres industriels les plus riches qu'il y ait actuellement au monde.

Le Bakou actuel peut se partager en deux : le Bakou russe et le Bakou persan.

Le premier est un faubourg qui s'est bâti entièrement depuis que Bakou appartient aux Russes et qui devient en ce moment une grande ville.

Le Bakou persan est le vieux Bakou, la ville ancienne, la cité des Khans, entourée de ses murailles crénelées que la pioche des ingénieurs et des architectes a fait tomber en plus d'un endroit pour ouvrir la place à de larges promenades ; où circule à présent l'air et la lumière ; où l'on trouve de jolies maisons modernes, comme le palais du gouverneur et le club anglais.

Afin de créer à Bakou un marché commercial et industriel, l'administration a fait construire sur une des places de la ville quatre cents baraques que je suis allé voir et où, en ma qualité de Parisien, je suis allé flâner pendant l'après-midi du dimanche que nous sommes restés ici.

Sans parler du développement si extraordinaire que

Bakou, grâce à ses gisements de naphte a pris depuis quelques années, l'influence de la ligne du chemin de fer transcaspien s'y fait déjà sentir. Ce port du Caucase est appelé à devenir un des grands centres où se feront bientôt toutes les transactions entre Russes et Asiatiques.

Le nouveau chemin de fer en donnant au commerce des facilités inconnues jusqu'ici, puisque la plupart des marchandises étaient transportées par caravanes, attirera vers Bakou beaucoup de négociants de toutes nationalités qui se pressaient à Nijni, et abandonneront leur ancien centre d'opérations au profit de Bakou. La ville héritera en tout cas du commerce asiatique, laissant à Nijni le commerce du Nord et principalement le trafic des peaux.

Au moment de la foire, du 15 juillet au 25 août, il y a chaque année à Nijni-Novgorod une population nomade de six cent mille habitants et le chiffre des affaires y atteint jusqu'à trois cent soixante-dix millions. Il n'est pas difficile de prévoir dans quelles proportions Bakou pourra se développer.

Bakou a pris depuis quelques années une très grande importance, en raison des usines qui s'y sont fondées pour l'exploitation des gisements de naphte (1).

Ces gisements sont d'une richesse dont on peut difficilement se faire une idée. Dans une seule usine, on traite par an vingt millions quatre cent quarante mille kilogrammes d'huile minérale.

Le pétrole, qui est le produit de la distillation du naphte, est presque sans valeur à Bakou. On s'en sert pour arroser les rues, chauffer les machines et même pour nettoyer le linge. Aucune ville n'est mieux éclairée

---

(1) Le mot *pétrole* usité en Amérique est remplacé en Russie par le mot *naphte*, (dont la distillation produit la *kerosine* huile lampante ; pétrole dont les résidus sont les *mazoutes*).

que Bakou, grâce à ce combustible dont on ne sait que faire.

Comme la plupart des gisements se trouvent à quelques kilomètres de la ville, à une altitude assez grande, il arrive très fréquemment que le naphte accumulé se livre un passage sous terre et vient se déverser dans la mer où il forme une épaisse couche dont on voit fort bien les reflets métalliques. M. Jules Verne a utilisé cette propriété dans un de ses romans : *Michel Strogoff*.

Il est alors à craindre que la matière ne soit poussée au large et ne devienne, étant donnée son extrême inflammabilité, un danger pour les navires.

Aussi, de temps à autre, procède-t-on à une opération des plus intéressantes. Un petit vapeur construit en acier va jusqu'au centre de la nappe d'huile, y met le feu, puis se retire très vite. La mer alors, sur un espace de plusieurs kilomètres flambe comme un punch colossal et cet incendie dure souvant trois ou quatre semaines.

Je vais me promener, la canne à la main, ne demandant mon chemin à personne, à travers la ville, à la découverte.

J'avais remarqué, quand notre équipage nous transportait à l'hôtel de l'Europe le champ de foire avec ses petites boutiques. Je le retrouverai bien. En effet, après avoir un peu tâtonné, m'y voilà! Bien que déjà séparé de la mère-patrie par des milliers de kilomètres, on reste Parisien. Il est si bon de flâner un instant, quand on le peut.... A défaut des boulevards, allons voir la foire de de Bakou.

Il fait un temps superbe : pour tout dire une chaleur d'une trentaine et quelques degrés.... Les pluies torrentielles des derniers jours ont profondément détrempé le sol mou de ce grand quadrilatère long d'un kilomètre et large d'autant, où sont construites les baraques. Les bords de ce champ sont creusés de profondes ornières remplies de boue liquide. C'est en sautant d'îlots en îlots et en patauageant que j'arrive assez crotté près du mât en haut duquel flotte le drapeau russe et autour duquel une

musique militaire, médiocre, je l'avoue, joue sans conviction des morceaux insignifiants à la foule assemblée. Tout à coup l'harmonie change : les soldats jouent maintenant un air cosaque, reconnaissable à son rhythme spécial, à sa cadence particulière, à sa basse de grosse caisse qui veut imiter le tambourin. à ses sonorités imprévues... A la bonne heure !... Ces hommes jouent bien ce qu'ils comprennent....

Avant d'aller voir les boutiques regardons la foule qui entoure les musiciens et se promène. C'est, en général, du petit monde. Les officiers et les fonctionnaires ; la magistrature et le haut négoce ne se sont pas fourvoyés à cette réunion populaire, qui se compose surtout de petits bourgeois et de marchands endimanchés. Ici, comme partout en Russie les soldats forment un appoint sérieux des promeneurs. Ils portent la tenue blanche si coquette : casquette et blouse blanches ; la casquette russe avec la cocarde nationale au-dessus de la visière arrondie ; blouse blanche avec les pattes d'épaule blanches et le numéro du régiment en rouge, serrée à la taille par une ceinture de cuir ; le pantalon bleu dans les bottes, le sabre au côté. Ils circulent par petits groupes. Ce sont généralement de beaux hommes, grands et robustes, à la physionomie douce et même naïve. Ces grands enfants ne causent guère entre eux. S'ils rient, s'ils sont gais, du moins ils ne sont pas bruyants.

La foule qui circule, se promène ou s'arrête devant les boutiques où l'on vend des toiles, des draps, de la coutellerie, de la ferblanterie, des objets de ménage. Beaucoup de magasins portent écrit sur la devanture : « Marchandises de Varsovie. » Cette foule est moins bigarrée qu'on ne pourrait le croire. N'oublions pas que nous sommes un dimanche. Peu d'asiatiques ; beaucoup de familles de petits employés civils ou d'Arméniens. Les hommes portent gauchement des complets européens de fabrication allemande ou russe. Les mères ont conservé le costume arménien ou tartare, avec le foulard de tête et les cou-

leurs voyantes de la robe, les broderies d'or ou d'argent et le châle — si éclatant et si pittoresque. — Les jeunes filles ou les jeunes femmes, moins bien inspirées, ont voulu faire les dames en adoptant le costume européen qu'elles portent mal et qui ne convient pas à leur type. Les robes, les chapeaux sont calqués sur les modes de Varsovie, de Vienne ou de Berlin de l'année dernière. Et vraiment j'entrevois ce jour-là quelques jolies personnes : teint mat avec de grands yeux noirs et des cheveux d'ébène, auxquelles irait à merveille le costume oriental. Sous l'affublement mal porté des toilettes d'occident elles sont habillées comme des paquets.

Peu de baraques... Un ou deux *panopticon* dans le genre de celui de Théodosie, avec des tableaux superbes qui représentent des artilleurs turcs tués sur leurs pièces; des étendards verts surmontés du croissant pris par des soldats russes. C'est un chapitre de « Victoires et Conquêtes » à l'usage du peuple russe.

La musique militaire est terminée. Un appel retentissant de trompette se fait entendre à une des extrémités du champ de foire. Enfin voilà des saltimbanques ! A Bakou ! suivons la foule....

C'est une troupe de gymnastes, aux tableaux qui ornent la devanture : jeux athlétiques, équilibres sur des boules, chevaux, singes, éléphants savants, etc... tout comme à la fête de Neuilly. Voit-t-on toutes ces belles choses dans la loge ? La seule différence avec les baraques de nos forains, c'est qu'il n'y a pas en avant de la baraque d'estrade pour la parade et les musiciens. — Le pitre, costume classique de paillasse, pantalon jaune et habit bleu à queue de pie, le visage enfariné mais misérable d'aspect est grimpé ainsi que son compère en caleçon bleu, tout en haut sur le rebord du toît de la baraque, au-dessus des tableaux peints. Ils sont, de la sorte, aperçus par tout le monde.

Ces acrobates font la parade, s'interpellant entre eux sur le rebord du toît et faisant un assaut d'esprit que

j'ai le regret de ne pas comprendre. Le mot « dourak » revient souvent dans la conversation. Je sais seulement qu'il signifie : « imbécile! » La foule mêlée dont je parlais tout-à-l'heure écoute, silencieuse, sans manifester comme en France par des rires, son sentiment d'une manière brillante aux saillies du pitre. Mais quand, la parade terminée, les deux artistes ayant disparu dans la baraque, l'orgue de barbarie joue à l'intérieur pour annoncer la représentation et remplir la baraque, la foule se disperse... comme en France.

Je m'approche du bureau : premières, soixante kopeks; secondes, trente kopeks. Voir une baraque de saltimbanques russes n'arrive pas tous les jours. Prenons une première.

L'intérieur de la baraque, longue d'une vingtaine de mètres ressemble à tous les autres. En avant les premières places assises, séparées des secondes, places debout par une balustrade. La salle se remplit difficilement. Aux premières peu de monde. Même public qu'à l'extérieur ou paysans et bourgeois endimanchés.

Le directeur ne semble pas compter que la baraque sera remplie, car la représentation commence tout de suite. L'installation est rudimentaire. Sous nos pieds, le sol est nu; au fond de la baraque une scène aménagée à quelques centimètres du sol avec un rideau. La toile peinte représente un paysage fané.

L'orchestre qui se compose d'un orgue de Barbarie fabriqué à Berlin, placé à gauche de l'entrée sur un tréteau moud et remoud sans cesse un air français, passé de mode aujourd'hui mais qui a été beaucoup chanté il y a quelques années : *Le Chapeau de la Marguerite.* Le joueur d'orgue se tient debout. C'est un robuste gars d'une vingtaine d'années, aux cheveux ou mieux à la tignasse blond très pâle qui retombe sur son front et cache presque des yeux très bleus. Le bas du visage est garni d'une barbe rousse, épaisse et courte. Il porte le costume de dimanche du paysan russe : pantalon de velours noir

dans de grandes bottes; blouse bleue ouverte par devant, laissant voir une chemise violette et garnie d'une broderie russe large d'un doigt. La blouse est terminée en bas par deux bandes de velours noir, larges chacune de dix centimètres environ et séparées par un large galon de coton rouge. L'homme tourne la manivelle avec vigueur et impassibilité. *Le gai refrain du Chapeau de la Marguerite* emplit la baraque et me rappelle la patrie absente. Enfin la toile s'écarte, relevée sur le côté comme le rideau japonais de la *Marchande de sourires* au théâtre de l'Odéon. Seulement ici une simple ficelle remplit l'office des cordelières de soie. Le décor représente un paysage champêtre très fatigué : deux portants y figurent des massifs d'arbres.

Un jeune gymnaste d'une douzaine d'années, mince et *grêle dans un maillot qui fait des plis* sort de la coulisse et salue. Il grimpe par une corde à un trapèze placé à trois mètres du sol en avant des premières places et exécute les exercices ordinaires : rétablissements, sauts de son trapèze à un autre trapèze, etc.... Il fait son travail mollement, sans correction, d'un air ennuyé. Après chaque tour, assis sur la barre du trapèze, il arrondit le bras *pour saluer le public. On n'applaudit pas.* Le trapèze est presque au dessus de notre tête, à environ quatre mètres du sol, hauteur suffisante pour se casser sûrement la tête si l'artiste tombait sur le sol nu. Je passe sur la série des exercices qui se succèdent : équilibres, tours de force, etc... Une femme, avec des moustaches noires dessinées au bouchon, vient jongler.

Le patron de la *baraque, gros homme trapu, aux bras* et aux mollets énormes, louche, à la figure ignoble, avec *une épaisse* chevelure en broussaille, passe dans l'intervalle de ses exercices une jaquette par dessus son maillot pour ne pas se refroidir et se tient, les mains sur les hanches, sous le trapèze ou la perche, pendant que le petit garçon ou le pître travaillent, prêt à les rattraper au besoin, afin d'atténuer leur chute *s'ils venaient à tomber.*

Tout ceci est bien banal. La baraque est d'aspect misérable. Ces forains sont des pauvres gens qui franchement ne méritaient pas une visite. Ce sont des saltimbanques de chef-lieu de canton.

J'allais me retirer quand deux femmes paraissent. L'une, celle qui a jonglé tout à l'heure, est vêtue en homme avec la culotte courte, les bas noirs, de petits souliers, un gilet ouvert et un long habit à la française en calicot noir dont les basques lui descendent en arrière jusqu'au mollet. Elle est coiffée d'un chapeau pointu comme celui du magicien : bizarre accoutrement. Sa compagne est habillée en bergère. Elle porte un jupon court aux couleurs vives : rouge, bleu, vert, blanc; un petit tablier bavolet et un bonnet champêtre. Pauvres costumes — mais originaux....

L'orgue se tait. Le patron va s'asseoir sur la scène, à droite de la coulisse, un accordéon à la main et joue une musique que je reconnais aussitôt pour une danse de pays que les deux femmes exécutent; une sorte de pas de caractère à laquelle se joint la mimique la plus expressive; l'éternelle poursuite de la belle et de son amoureux... comme on la danse au Caucase avec accompagnement de poses plastiques, de battements de mains. Cette danse pleine de grâce et d'originalité, aux sons de l'accordéon national est vraiment très curieuse. Elle vaut la peine d'être entré dans cette loge.... J'ai su plus tard que cette danse était la *lesghinka,* une des danses nationales du Caucase.

J'étais en train, mon carnet à la main, de crayonner quelques notes sur la physionomie du public, le costume de l'organiste, le portrait des artistes. Mon voisin de banc, un russe d'une trentaine d'années, ne comprenant pas mon action, me prenant peut-être pour un espion dangereux écrivant sur son agenda les secrets de la défense russe qu'il venait surprendre dans cette baraque (?) me posa, en me montrant mon carnet, plusieurs questions en russe auxquelles, vu mon ignorance de la lan-

gue, je ne pus répondre. Il voulut ensuite me prendre, avec douceur il est vrai, mon carnet des mains, puis il m'invita à sortir avec lui, sans doute pour aller ensemble chez le maître de police... J'avais commencé par rire. Mais, comme le jeu se prolongeait, commençant à être agacé, je dis assez vivement à mon voisin qu'il m'ennuyait et que je le priais de me laisser tranquille. S'il me prenait pour un espion ou pour quelque chose d'approchant, il n'était qu'un imbécile et je l'envoyais à tous les diables! Je ne crois pas que mon voisin comprît le français. Pourtant le ton que j'avais pris parut lui suffire. Il souleva son chapeau, balbutia quelques excuses et ne m'adressa plus la parole... A la sortie il me fit un grand salut... Ici finit l'incident.

Le lendemain matin, j'allai visiter les curieux puits de naphte du plateau de Balakhani, situés à une altitude de soixante-cinq mètres, au centre de la presqu'île d'Apchéron, à vingt-cinq minutes en chemin de fer (dix kilomètres) de Bakou. Balakhani, où l'on voit encore un temple guèbre a été longtemps un des sanctuaires les plus vénérés des adorateurs du feu. Mais en ce moment le monastère est fermé. Le dernier prêtre est mort il y a quelque temps. Son successeur n'est pas encore arrivé de Perse. Encore un culte qui s'en va peut-être!

Ce temple, autrefois célèbre dans toute l'Asie, est aujourd'hui entouré d'une demi-douzaine de distilleries. Ceci l'a fait complètement délaisser par les disciples de Zoroastre.

Une anecdote qui m'a été racontée en Asie prouvera à quel point fut célèbre le temple de Bakou.

En 1856 M. Bourée étant ministre de France en Perse, le choléra éclata avec violence à Téhéran. Aussitôt, suivant l'usage du pays, tous les Persans aisés abandonnèrent la ville et allèrent camper dans les plaines à une distance de vingt-cinq à trente kilomètres.

La légation de France suivit naturellement cet exemple.

Un soir l'on vit arriver au camp français deux hommes

portant le costume parsi, maigres, déguenillés, affreusement hâlés.

On les interrogea. Ils racontèrent que depuis trois ans ils recherchaient, pour y faire leurs dévotions, le temple du feu qu'ils savaient devoir trouver près d'un grand lac (la mer Caspienne).

Ils avaient quitté Bombay pour faire ce pèlerinage. Longtemps ils avaient suivi la côte puis s'étaient perdus dans le Thour ou désert hindou. Ils avaient traversé le Bélouchistan et maintenant ils erraient dans la Perse, sans pouvoir trouver leur chemin. Cependant ils avaient appris qu'à Téhéran ils trouveraient quelques-uns de leurs coréligionnaires et ils espéraient en tirer des renseignements.

Grand fut l'étonnement du personnel de la légation de France en présence ds ces deux hommes étranges qui, depuis trois ans, erraient à travers ces pays fantastiques pour accomplir un devoir religieux dans le temple guèbre.

Notre ministre voulut les retenir quelques jours pour les interroger de nouveau, ils s'y refusèrent. Après quelques heures de repos, les deux guèbres reprirent leur bâton de voyage et disparurent bientôt dans la direction de la mer Caspienne, où ils avaient enfin la certitude de trouver le temple si désiré de Bakou.

Si les adorateurs du feu ont à peu près disparu de la Perse il en existe encore dans l'Inde. La colonie parsise de Bombay en particulier est nombreuse et florissante. Ajoutons même qu'il existe, parmi ces négociants, de grandes fortunes. Si l'on établissait par ordre une liste des vingt plus grandes fortunes connues sur notre globe, en y faisant figurer les Rothschild, les Vanderbilt, etc..., les cinq ou six premiers noms seraient ceux de négociants parsis de l'Inde, qui possèdent une colossale fortune.

Le lendemain matin nous allons visiter la très intéressante usine de M. Nobel.

Cette visite, je l'ai dit plus haut, a un intérêt particulier

de comparaison. Il y a dix-huit mois, je parcourais les exploitations de pétrole de Pittsburg, aux Etas-Unis.

Les deux bassins du Caucase et de la Pensylvanie fournissent à eux seuls plus des trois quarts de la consommation du monde entier.

Un de nos compatriotes, le comte de La Tour, dont les lointaines excursions ont eu partout des conséquences utiles à nos nationaux, signala le premier, lors d'une visite qu'il fit au Caucase sous les auspices du ministre comte d'Adlerberg à l'occasion de la concession à la Société Tiflis-Poti de tout le réseau caucasien, les difficultés que rencontrerait bientôt l'approfondissement des puits de naphte à travers les roches schisteuses et la nécessité d'employer les torpedos, torpilles terrestres usitées en Amérique pour le forage des puits de pétrole.

Au comte de La Tour revient aussi l'honneur d'avoir attiré l'attention en Europe sur l'utilisation des *mazoutes* (résidus de la distillation du naphte), qui devenaient par leur encombrement un grand embaras pour les distillateurs de Bakou. Ceux-ci tiraient seulement de leur naphte 33 pour 100 de kérosine (huile lampante) des matières traitées et n'utilisaient à aucun usage les mazoutes accumulées dans des lacs immenses où l'on mettait le feu lorsqu'ils allaient déborder.

On perdait ainsi une énorme puissance calorique. Deux pouds de mazoute transforment plus vite en vapeur la même quantité d'eau que cinq pouds de charbon de terre. M. de La Tour et ses amis firent connaître à Alexandrie, au Caire, à Paris, à Londres jusqu'à Amsterdam et Rotterdam les puissantes qualités des résidus du naphe, employés aujourd'hui sur les chemins de fer et dans le Volga et sur les bateaux de la mer Caspienne.

Un des ingénieurs de l'usine Nobel, M. Baskirchoff, s'est mis très obligeamment à notre disposition pour visiter les puits. Sur un espace relativement restreint plus de quatre cents forages ont été opérés. Tous n ont pas donné des résultats également satisfaisants. Un certain

nombre a été vite épuisé; d'autres on été abandonnés. Mais il en est d'autres d'où le pétrole n'a cessé de jaillir depuis longtemps déjà et qui ne font pas mine de s'épuiser. Tout dépend de la richesse des poches que les sondagss vont rencontrer. Chaque jour de nouveaux puits sont creusés. Mais la profondeur où il faut aller chercher le naphte devient de plus en plus grande. La profondeur moyenne, qui était de cent vingt mètres en 1881, avait atteint près de cent soixante-dix mètres en 1883, dépassait deux cents mètres en 1885. Il faut aujourd'hui aller jusqu'à deux cent cinquante mètres et plus pour rencontrer de nouvelles couches ou de nouvelles poches, suivant que l'on accepte l'une au l'autre explication de la formation du naphte. Les frais d'exploitation sont ainsi très augmentés. Cependant en Amérique, la profondeur de certains puits d'Oil City (Pensylvanie) a dépassé huit cents mètres. A ce prix l'huile naturelle payait encore.

De hautes cages en bois d'une hauteur variant de vingt à vingt-cinq mètres s'élèvent au-dessus de chacun de ces puits, comme des puits artésiens. Elles aident le jeu des appareils de forage, généralement du système américain : un trépan à pointe d'un poids très lourd, retenu par une simple corde et d'un effet beaucoup plus puissant que la tige de sonde à raccords usitée en France. Ces cages de bois s'appellent des *vichkas*. Pressées les unes contre les autres elles offrent un coup d'œil étrange, analogue de loin aux exploitations houillières du nord de la France et de la Belgique. Seulement, ici, au lieu d'un ciel brumeux, un ciel la plupart du temps implacablement bleu ainsi que l'or des sables environnants donnent à ce paysage singulier un caractère tout spécial.

En approchant des puits, une odeur âcre saisit à la gorge. L'air est saturé de vapeurs inflammables. Aussi est-il interdit de fumer. Une allumette en feu occasionnerait une combustion spontanée qui pourrait causer, comme il est arrivé en Amérique dans une des extractions de pétrole, d'irréparables malheurs.

En juin 1885 aux environs de Pittsburg l'air prit feu à la suite d'une imprudence, occasionnant une formidable explosion. Les flammes s'élevaient à plus de vingt-cinq mètres de hauteur. Le gaz naturel empoisonnait l'air dans un rayon de cinq cents mètres. Toutes les précautions furent prises pour localiser l'incendie. Mais pendant trois jours les habitants de Murrayville, dans Butler County, redoutèrent la destruction complète de leur petite cité.

Jusqu'à présent aucun grave accident ne s'est produit on ne nous l'a pas dit du moins, dans le bassin de Bakou. Le naphte, très volatil, ne prend feu et ne détonne d'ailleurs qu'au contact de la flamme, comme la dynamite ne détonne que par le choc.

L'aspect des exploitations de pétrole du Caucase ne diffère pas sensiblement de celui des États-Unis. Dans l'ancien et le nouveau continent, le pétrole noirâtre et sablonneux, tel que les puits le rejettent, ruisselle partout. Nous pataugeons dans une boue liquide, sur un sol profondément imprégné d'huile naturelle; coupé en tous sens de fossés; où coule à l'air libre un liquide noir brun, recueilli dans des étangs naturels d'où il est extrait pour être raffiné sur place ou envoyé par le chemin de fer à Batoum dans des wagons-citernes d'une forme particulière, contenant chacun cent vingt pouds (mille huit cents kilogrammes environ).

Nos lecteurs sont peut-être curieux d'avoir quelques détails sur les puits américains.

Le Bakou américain est Pittsburg, ville de Pensylvanie, noire comme une cité industrielle, mais coquettement assise sur les hauteurs et au confluent de deux larges et belles rivières qui forment le superbe Ohio : l'Alleghany et la Monogahéla.

Les régions *huilifères* de *Butler County* étaient connues depuis vingt-cinq ans environ. Mais les fouilles mal conduites n'avaient pas donné de résultats sérieux. Aucune nouvelle exploitation n'avait été créée. Les recherches

exécutées depuis six ou sept ans ont réussi. Mieux conduites, elles ont enrichi les propriétaires au delà de toute espérance.

Le centre des exploitations de pétrole est plus particulièrement le *Butler County*, où s'élève le village de MacBride, du nom d'un des principaux propriétaires, ville en formation, qui date de trois ans à peine et compte déjà plus de trois mille habitants. Bâtie comme beaucoup de villes d'Amérique en maisons de bois, elle possède déjà un bureau télégraphique et postal ; de jolies boutiques, des bars nombreux, un bureau de tabac, deux hôtels, un skating-rink, une école de filles, deux écoles de garcons et deux temples de communion différente.

Comme à Bakou, au-dessus des puits s'élèvent des échafaudages en forme de tours, mais plus élevés. Ce sont les *vichkas* américaines. Les puits sont très nombreux; j'en ai compté plus de deux cents. Le pétrole, au sortir de la terre, est conduit aussitôt dans de vastes réservoirs couverts qui constituent de véritables bassins de pétrole d'une contenance de plusieurs milliers de litres. De là des tuyaux, qui atteignent parfois cinquante centimètres de diamètre vont porter le naphte dans des grandes villes, telles que Cleveland, Buffalo, Pittsburg, où il est raffiné et définitivement livré au commerce.

Ce sont les fameux *pipe-lines* qu'il est question d'installer au Caucase d'une mer à l'autre entre Batoum et Bakou. Les *pipe-lines* sont actionnés par des pompes à compression très puissantes, d'un système fort ingénieux.

Aux Etats-Unis un puits de pétrole ne coûte pas à creuser plus de vingt mille francs. Cette dépense est vite remboursée par la vente du produit. Le prix a cependant diminué depuis plusieurs années d'une manière sensible. Le *baril d'oil*, qui valait en 1865 douze dollars (soixante francs), est descendu aujourd'hui à soixante-dix-huit cents (quatre francs environ). — A Bakou, le naphte raffiné, que les producteurs prétendent égal, sinon supérieur aux pétroles américains vaut pris à la fabrique, quinze

kopeks le *poud*, soit environ deux centimes le litre. Ce prix est plus que triplé par le transport à Batoum. Il se vend là cinquante kopeks le poud, soit sept francs vingt centimes les cent kilogrammes.

Les transports par la Russie s'effectuent au moyen de bateaux-citernes à destination d'Astrakan, qui ensuite remontent le Volga. Les naphtes qui doivent être raffinés à Batoum sont transportés en chemin de fer par les wagons-citernes dont nous avons parlé tout à l'heure et dont nous avons rencontré un si grand nombre le long de la route. Mais ce moyen de transport pouvant devenir insuffisant, l'établissement d'un *pipe-line* comme aux Etats-Unis a été proposé il y a déjà plusieurs mois.

Puisque j'ai prononcé le mot *pipe-line*, je veux dire quelques mots sur cette question qui intéresse particulièrement les importantes exploitations de naphte du Caucase, telle que je la vois après l'avoir étudiée sur place.

Le pipe-line, c'est-à-dire la concession du privilège du transport par tuyau de l'huile de naphte de Bakou à Batoum a été concédé en décembre 1887 à un personnage russe qui s'était assuré auparavant le concours de divers établissements métallurgiques russes et étrangers parmi lesquels nous pouvons citer les maisons Briansk, Cokerill, Chaudoir, Laveissière, etc., pour la fourniture des tuyaux et machines dans les conditions stipulées par le cahier des charges.

Cette concession a été accordée pour soixante ans, avec faculté de rachat par l'État au bout de vingt ans d'après la capitalisation obtenue par la moyenne du revenu pendant les cinq dernières années.

Tout le matériel doit être d'origine exclusivement russe : minerai, métal et fabrication.

Le prix du pompage est fixé à dix kopeks par pound (16 kilogrammes) de naphte.

Le diamètre prévu du tube est de neuf pouces et la longueur de neuf cents verstes.

Dans le cas où le transport du naphte atteindrait

soixante millions de pouds la compagnie doit poser un second tube.

Les tuyaux seront en fonte, du système américain, semblable à ceux de la « National Tube Work Company Limited ».

Les études établissent une dépense d'environ vingt millions de roubles (soit cinquante-cinq millions de francs).

La réalisation d'un pareil capital paraît très difficile parce que les personnes chargées de la mission d'établir le cahier des charges de l'entreprise ne se sont pas préoccupées des exigences légitimes des capitalistes appelés à débourser une somme aussi considérable.

En effet, dans le cahier des charges établi par un comité il a été introduit une clause de nature à écarter de cette affaire les personnes qui veulent avoir des chances suffisantes de rémunération pour leurs capitaux engagés. L'Etat russe se réserve d'imposer le naphte et de prohiber l'exportation des mazoutes quand il le jugera utile. Cette éventualité est une incertitude redoutable qui empêche toute réalisation de contrat et qui expose la compagnie qui amènerait du naphte à Batoum à ne pas trouver du jour au lendemain des débouchés pour ses stocks considérables.

Les prix actuels forcément élevés de transport par chemin de fer qui font plus que décupler le coût du naphte de la mer Caspienne à la mer Noire mettent les producteurs du naphte de la région de Bakou à la discrétion des distillateurs de la place. Ils sont ainsi dans l'impossibilité de faire raffiner leurs naphtes soit à Batoum, soit ailleurs, et de profiter des marchés de la mer Noire et autres.

Il n'en serait pas de même après la construction du pipe-line qui permettrait aux naphtes de la région de Bakou de traverser économiquement l'isthme caucasien et après avoir été raffinés à Batoum ou au delà de paraître sur les marchés dont nous venons de parler, en laissant à leurs propriétaires une marge de bénéfice qui leur échappe aujourd'hui.

D'autre part l'exportation du naphte est interdite hors de l'empire russe et il est probable que pendant un certain temps les raffineries nouvelles ne consommeront pas une quantité de matière première suffisante pour payer par son transport les frais du pipe-line (intérêt, amortissement et exploitation). En conséquence le concurrent du concessionnaire actuel avait demandé au gouvernement d'autoriser l'exportation du nombre de pouds supplémentaires suffisant pour assurer cette somme. Elle eût été prélevée sur la quantité de naphte qui ne serait pas réclamée par l'industrie de la distillation russe.

Cette mesure assurait la prospérité de l'entreprise sans léser d'une manière sensible les intérêts russes, le maximum d'exportation étant prévu et très limité.

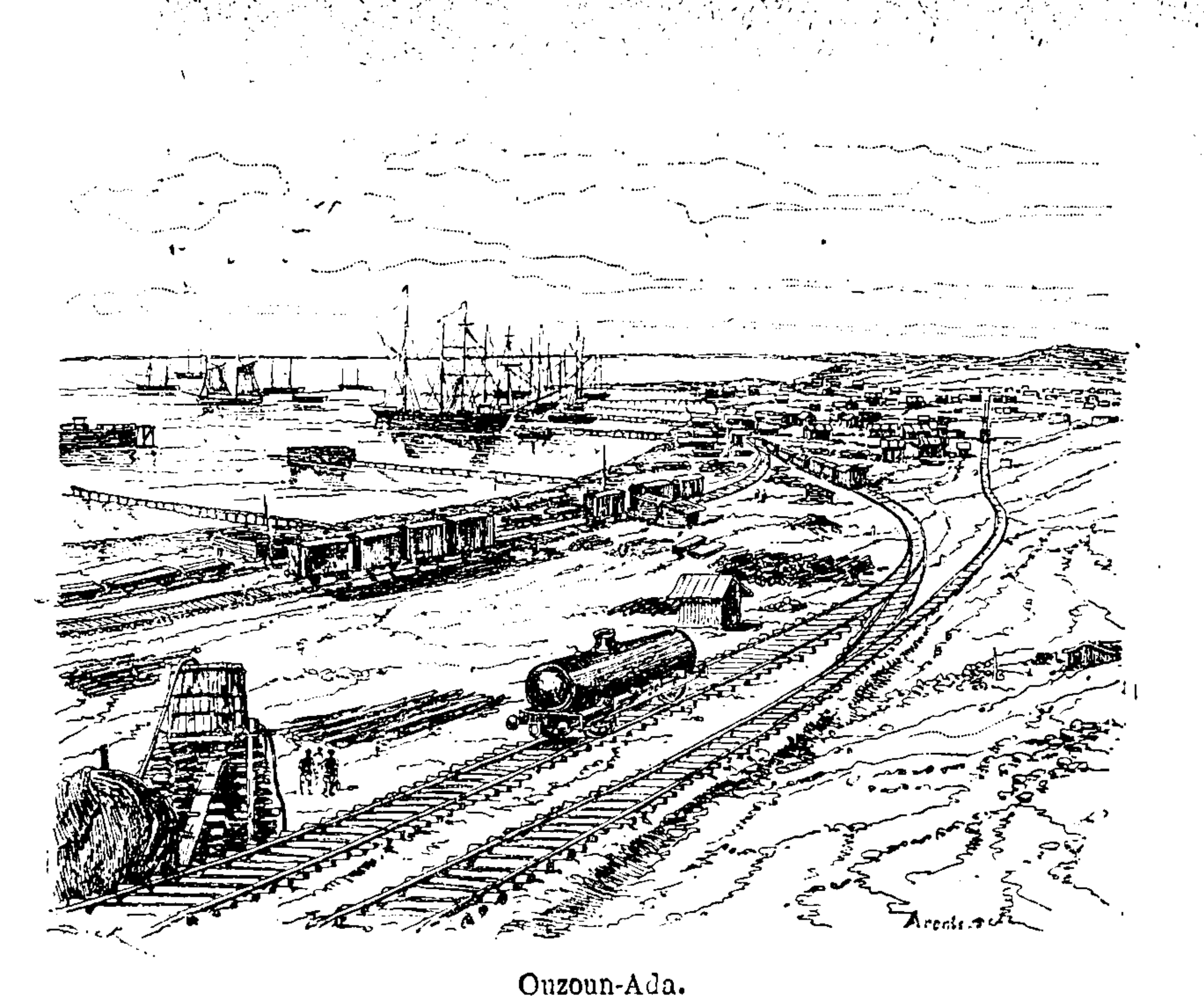
En résumé, je ne vois pas l'intérêt que le gouvernement russe a eu jusqu'à présent à traiter le naphte autrement qu'il ne traite la houille qu'il exporterait volontiers.

Il me parait certain que si le gouvernement avait laissé depuis la découverte des gisements les propriétaires de naphte libres d'en tirer parti au mieux de leurs intérêts, se bornant à mettre à la disposition des intéressés les transports économiques qui leur étaient indispensables, la quantité d'argent introduite en Russie eût été de beaucoup supérieure aux sommes produites par la main d'œuvre, laquelle parait avoir été jusqu'à présent la principale occupation du gouvernement.

L'industrie nationale recevait déjà un privilège considérable du fait que l'huile lampante étrangère rencontre à l'entrée des droits assez considérables pour protéger complètement la kérosine qui a ainsi un marché assuré de cent millions d'habitants.

Nous ne voulons pas prolonger plus longtemps l'étude de cette question en dehors de notre sujet. Mais elle touche à un important projet, œuvre considérable qui méritait d'être examinée en passant.

D'ailleurs, que nos lecteurs se rassurent. Notre visite aux puits de naphte est terminée. Nous nous embarquons tout à l'heure sur la mer Caspienne.



Ouzoun-Ada.

CHAPITRE X

En mer Caspienne.

La derniere heure. — Costumes de voyage. — Le prince Yankee. — Les invités tous réunis. — Ingénieurs russes. — La mer d'Hyrcanie. — Ce qu'elle deviendra. — Sur le pont du bateau. — Le bonnet pointu des Bokhares. Emigrants russes. A l'arrière. — Menus propos sur la Perse. A propos du voyage du shah. Fourchette et cuillère. Histoire d'un diplomate, d'une dépêche et d'une vitre brisée. Les archives du « Séraskierat ». Le shah de Perse et le « Charivari ». « Ombromanie ». — Une conférence à Tiflis. — Un beau voyage... manqué. — « Si t'chas ! » — Chrétiens et musulmans. — Touchante réponse d'un moujick. — Le réveil à bord. — Côte turkomane. — Ouzoun-Ada.

Le dimanche 20 mai à une heure de l'après-midi, par le plus beau temps du monde, les invités du général Annenkow se retrouvent sur le pont du bateau à vapeur *Caspienne*

qui va nous mener en vingt heures sur la côte turkomane, à Ouzoun-Ada, la tête du ligne du chemin de fer transcaspien. Chacun avant le départ de Bakou a vaqué aux occupations de la dernière heure : lettres et dépêches à la famille et aux amis. On sent que cette fois le frêle lien qui nous rattachait encore à l'Europe va se rompre. En mettant le pied sur le pont de ce bateau russe, nous entrons réellement dans l'inconnu.... Puis ce sont des achats de la dernière minute — on a vu que j'avais pris mes précautions à Tiflis — car au pays des Turkmènes, malgré tout le bon vouloir de nos hôtes, beaucoup d'objets de première nécessité manquent encore.

Plusieurs d'entre nous ont pris en montant sur le pont du bateau, pour ne plus la quitter jusqu'à Samarkand, une tenue de voyage moins élégante, mais plus commode. M. de Vogué a gardé son vêtement parisien : pantalon, gilet, jaquette gris foncé avec le casque colonial en liège. D'Orval porte une blouse de chasse anglaise, en flanelle, aux tons neutres, qui a vu la Perse, le Cachemire et mille autres lieux; un pantalon de même étoffe et des knickerbokers. Son double chapeau en feutre mou nous rappelle, par la variété de ses transformations celui de Fuzier, très connu dans les représentations de casinos. Il a le mérite de bien abriter du soleil son propriétaire. J'ai mis un costume de flanelle blanche complété par la casquette russe, blanche et plate — attention délicate à l'égard de ceux que nous venons visiter.

D'excellentes cabines nous ont été réservées à l'arrière du navire par les soins obligeants du prince Hilkow qui continue avec entrain son rôle obligeant de directeur de notre caravane. J'ai parlé déjà du prince Hilkow, cet aimable et galant homme, le complaisant et bienveillant « manager »; le plus aimable des ciceroni, depuis Tiflis jusqu'à Samarkand d'une complaisance jamais lassée.

Le prince Hilkow, ancien ministre des travaux publics en Bulgarie, l'adjoint et le premier des collaborateurs d'Annenkow, qui revient de Pétersbourg, où il est allé

recevoir les instructions du gouvernement, a pris obligeamment la direction de notre groupe. Aussi gentleman accompli qu'habile ingénieur, le prince s'est mis à notre disposition avec une obligeance infinie. Il a longtemps habité les États-Unis et a développé dans ce grand pays les qualités d'un esprit net et d'une intelligence précise.

Ses appareils spéciaux pour le déchargement des wagons, la pose des traverses et des rails ont certainement aidé beaucoup à l'exécution rapide du chemin transcaspien.

Marvin, qui ne peut être taxé d'une grande bienveillance pour tout ce qui est russe raconte « qu'ayant quitté l'Université de Saint-Pétersbourg après une jeunesse turbulente, le prince est allé en Amérique ; a travaillé aux États-Unis comme mécanicien et a même conduit des locomotives (!) sur le chemin de fer du Pacifique. Rentré en Russie, il s'est élevé d'une humble situation au poste de directeur de l'exploitation du chemin de fer de Koursk à Moscou, et enfin a été choisi comme adjoint « *controller* » par le général Annenkow. A cause de son énergie, il est connu parmi ses amis sous le nom du « prince Yankee ». Il est reconnu comme un des meilleurs constructeurs de chemins de fer en Russie. » Ce portrait, dû à la plume d'un ennemi acharné, n'a rien que de très flatteur. Ajoutons que le prince Hilkow, qui a effectivement habité les Etats-Unis, a développé dans ce grand pays les qualités de son esprit net, de son initiative individuelle, d'une intelligence toujours éveillée qui, jointes à l'énergie et la ténacité russes, l'ont rendu pour le général Annenkow, qui le tient en haute estime, le plus précieux des collaborateurs.

A trois heures et demie seulement — avec l'inexactitude d'un grand paquebot — la *Caspienne,* qui devait partir à deux heures, lève enfin l'ancre. Tous les Français qui devaient encore venir en Asie sont là : personne n'est resté en arrière. Deux nouveaux compatriotes nous ont

rejoints : le vicomte de Constantin, que nous avons trouvé à Bakou, chargé par le ministère du commerce d'une mission ayant pour objet le chemin de fer transcaspien, arrive de Saint-Pétersbourg où il habite depuis deux mois. L'autre, dont j'ai déjà parlé, est mon camarade de promotion à Saint-Cyr, Fernand d'Orval, officier de cavalerie démissionnaire, qui a quitté l'armée par goût du déplacement. D'Orval est aujourd'hui un des grands voyageurs de notre époque par le nombre de kilomètres qu'il a parcourus. Il y a dix ans qu'il voyage en tous sens et dans tous les pays. Je l'ai quitté au vernissage au Palais de l'Industrie à Paris l'année dernière. Je l'ai trouvé avant-hier dans la salle à manger de l'hôtel de Londres, à Tiflis, arrivé depuis trois quarts d'heure à peine et rentrant d'une visite qu'il venait de faire à des amis : le prince et la princesse Tchatchavadzé. Dans les douze mois que je l'ai perdu de vue, d'Orval a trouvé le temps de chasser le tigre aux Indes ; de faire une visite à un ami de Cachemire et de passer par la Perse pour rentrer en Europe. Il a galopé avec les relais de S. M. le Shah, de Bender-Abbassy sur le golfe Persique à Recht sur la mer Caspienne, allant faire une visite en passant à notre distingué ministre à Téhéran, M. de Balloy. Bon observateur, fort instruit, doué d'une mémoire étonnante, parlant couramment l'anglais, l'allemand et le russe, d'Orval a été partout; connaît toutes les histoires, grandes et petites des endroits où il est passé; — en un mot, il est averti de tout. — Quand un renseignement nous manque quelque part : « Demandons-le à d'Orval qui fait la route tous les matins », dit en riant M. de Vogué. Et le plus souvent mon camarade le donne... Je suis entré dans ces détails uniquement parce que d'Orval, un très bon ami, qui tenait brillamment la tête de notre promotion à Saint-Cyr, est une figure curieuse dont le type est assez rare dans notre pays. Il doit se garder seulement d'un danger qu'éviteront d'ailleurs toujours les gens d'esprit et de cœur; auquel sont exposés les voyageurs et que

résume un mot bien barbare, vilain comme l'état d'esprit qu'il représente : le cosmopolitisme.

Nous sommes venus de Tiflis avec l'état-major des ingénieurs des chemins de fer du Caucase, qui vont aussi en Asie. Ces messieurs nous ont fait la galanterie du train spécial qui, outre sa luxueuse installation, a franchi en moins de douze heures un trajet qui d'ordinaire s'accomplit en vingt heures et dont les conversations intéressantes de MM. le général Statkovsky, inspecteur général des chemins de fer du Caucase, et Presniakow, directeur de la Compagnie Bakou-Batoum, ont encore abrégé la durée. M. Preniaskow est accompagné de sa fille, charmante jeune fille de dix-huit ans, qui, sans jamais être venue en France, parle purement notre langue. Après avoir passé l'hiver à Pétersbourg, elle est ravie d'aller en Asie centrale.

— Dansera-t-on, monsieur, à Samarkand?

— Mais comment donc, mademoiselle!

Je n'ai pas nommé encore une vingtaine d'autres ingénieurs ordinaires des chemins de fer. Il y a en Russie beaucoup d'uniformes à collet vert avec la pelle et la pioche entrecroisées en métal, marque distinctive des ingénieurs. En outre, la solennité qui nous rasssemble intéresse directement ce corps distingué. Pourtant, en l'absence de ces messieurs, je craindrais des déraillements sur les chemins de fer russes... à moins que la présence de ces messieurs ne soit pas nécessaire. Deux nouveaux invités se joignent à nous : le commandant Pouschkine, de l'état-major, et le maire de Bakou, le Despote Zinovitch. Ils sont pour notre groupe deux agréables recrues. Inutile, n'est-ce pas, de dire qu'ils parlent très bien le français.

Comment voulez-vous ensuite que nous apprenions le russe?

Nous quittons Bakou par un ciel radieux. La pittoresque ville, noire et blanche, la cité des Khans, la ville russe, le pays du feu s'effacent peu à peu devant nous. Nous

longeons pendant une heure la presqu'île d'Apchéron et nous perdons enfin de vue les côtes. Nous voguons sur la mer Caspienne, mer d'Hyrcanie des anciens, aux flots verts, unie comme un lac.

La Caspienne, mer mystérieuse, reçoit des fleuves du nord, de l'ouest, du sud, de l'est. Le plus grand fleuve de l'Europe, le Volga, vient lui apporter ses eaux. Elle reçoit tout, engloutit tout, ne rejette rien et se vide par une voie souterraine inconnue.

Son rivage oriental baigne la côte turkomane, un de pays les plus desséchés du monde. Pourtant elle se comble. Cette mer qui n'a pas de hauts bords, s'ensable et finira peut-être quand ses dunes auront obstrué les canaux sous-marins par où elle se déverse.... on ne sait où? — par devenir un de ces immenses marais salés comme il s'en rencontre dans les steppes Kirghises, au nord de la mer d'Aral.

Cet événement qui s'accomplira dans bien des années; que verront nos arrière-petits neveux serait hâté si les affluents de la mer Caspienne venaient à la quitter, comme a déja fait l'Amou-Daria, le fleuve-mer, l'Oxus des anciens, qui à une époque historique et récente apportait à la mer Caspienne le tribut de ses eaux. Il va se jeter aujourd'hui dans la mer d'Aral et d'intéressants travaux de savants russes ont relevé les différents lits occupés à diverses époques par ce fleuve capricieux,

On a parlé d'un projet des Russes qui aurait pour objet de ramener par des travaux exécutés sur la partie moyenne de son cours, le fleuve dans son ancien lit. Si l'on songe que l'Amou-Daria met actuellement en communication régulière les possessions russes de Khiva, Petro-Alexandrowsk, Tchardjoui où il rencontre le chemin de fer de Samarkand; Karki avec la province Transcaspienne c'est-à-dire avec le Caucase; le gouvernement général du Turkestan, c'est-à-dire Orenbourg et la Sibérie, nous ne voyons pas bien quels avantages tireraient les Russes d'un important travail de dérivation du fleuve, qui pour-

rait d'ailleurs amener des mécomptes, dont le plus grave serait la perte des eaux dans les sables, malheur irréparable pour la vie de cette région de l'Asie.

On pourrait écrire un volume sur les variations des bords de la mer Caspienne comme Bossuet écrivit l'histoire des variations de l'église protestante. De nombreux mémoires ont été adressées aux académies à ce sujet.

L'Asie et l'Europe se rejoignent et fusionnent sur notre petit bateau, réunion de plusieurs mondes.

Je ne veux pas refaire pour la vingtième fois la description du pont d'un paquebot d'Orient, encombré d'une foule bariolée de Persans et de Turcs, de Grecs et de Kurdes. Pourtant celui-ci mérite une mention spéciale. Je vois apparaître pour la première fois les habitants des Khanats de l'Asie centrale, dont bien peu dépassent Bakou. Voici par exemple des Bokhares. Vêtus (d'une manière sommaire) de vêtements de couleur sombre, ils ont la tête rasée et les moustaches taillées d'une manière particulière. Une petite calotte pointue sur le sommet de la tête a remplacé le turban. Leurs traits marquent l'origine mongole de la race modifiée profondément par des croisement répétés. Ces Bokhares ont, en résumé, un aspect étrange.

Nous nous pressons autour d'un Khokhandais qui, après quatre années passées en Russie, à Moscou, revient dans son pays, un khanat reculé de l'Asie centrale. Il parle un peu français. Mais je cherche en vain à tirer de lui quelque chose. C'est un acheteur de coton. Et ses idées générales paraissent restreintes au doit et avoir.

Des familles de moujiks avec de nombreux enfants sont couchées pêle-mêle sur le pont. Les femmes, douces bêtes de somme, sont acroupies près de leur petite famille; plusieurs allaitent des nouveaux-nés. Ces pauvres gens vont chercher en Asie, non pas la fortune, mais la vie. Ce sont des paysans du sud de la Russie. Le mari, de haute taille, a les yeux bleus, enfoncés sous d'épais sourcils broussailleux; une barbe inculte aux tons fauves et

d'épais cheveux d'un blond pâle, lisses, plats et gras, comme sa blouse serrée à la taille par une ceinture de cuir, et son pantalon logé dans de grandes bottes qui exhalent cette odeur de cuir particulière à la Russie et qui ne devient désagréable que lorsqu'elle est trop forte.

A l'arrière, la colonie européenne est réunie. Entre ces Russes aimables qui parlent presque tous français et des étrangers venus de si loin pour leur faire honneur la connaissance est vite faite. On cause, on se promène sur le pont, on joue, on se prépare à dîner; on dîne. Les conversations vont leur train. Et comme le temps continue à être beau, la mer à rester calme et unie — malgré sa mauvaise réputation, — la journée se passe rapidement.

Les Russes ont le monopole de la navigation sur la mer Caspienne. La Compagnie *Caucase-Mercure* est la plus ancienne faisant le service entre la Perse et la Russie par Enezéli, Aschoura, Méchédézer, Bakou, Petrowsk, Astrakan et par le Volga jusqu'à Nijni-Novgorod. Elle reçoit une subvention du gouvernement. En retour elle fait le service postal et transporte les troupes. Mais d'autres sociétés de navigation pour le transport des passagers et des marchandises lui font concurrence. Les machines à vapeur des bateaux sur la mer Caspienne, comme les locomotives du Caucase et de l'Asie centrale, sont chauffées avec le résidu du naphte, chauffage très économique, grâce aux immenses approvisionnements de Bakou.

Nous trouvons sur le bateau un aimable hommme qui connaît bien la Perse qu'il a habitée plusiéurs années. Nous le questionnons sur ce pays limitrophe de la Russie sur une si grande étendue du pays que nous allons cotoyer et sur les relations de bon voisinage de ces deux puissances. Il paraît qu'après plusieurs velléités de résistance de la part de la Perse, ces relations sont excellentes. Le mérite en revient à M. Zinoview, ancien ambassadeur

à Téhéran, aujourd'hui directeur à Saint-Pétersbourg du département asiatique.

L'extension progressive des territoires russes en Asie centrale pendant ces dernières années n'a pas peu contribué à amener cet heureux résultat, que la construction du chemin de fer transcaspien a définitivement fixé.

Par l'achèvement de cette œuvre, une bonne moitié de l'Iran passera naturellement dans le rayon du commerce russe. Le développement économique sera particulièrement marqué dans la riche province persane du Khorassan, avec sa ville sainte de Meshed. Il y a vingt ans des tentatives furent faites pour nouer des relations commerciales avec cette ville, et c'est uniquement à cause du manque de voies de communication qu'elles n'aboutirent pas. Aussitôt que sera achevée la route carrossable entre Askhabad, Koutchan et Meshed le chemin de fer transcaspien recevra par cette voie des millions de pouds de marchandises et la province de Khorassan deviendra de nouveau, ce qu'elle était jadis : le grenier de la Perse.

Comme il arrive au cours d'une causerie, la conversation, très sérieuse au début, dévie peu à peu de son objet. Un d'entre nous demande si le Shah — comme on le prétend — a l'intention de faire un nouveau voyage en Europe, qui aurait lieu comme celui de 1878 à l'époque de notre Exposition prochaine de 1889. M. X... ne peut répondre d'une manière affirmative à la question qui lui est faite. Mais il nous donne sur le dernier voyage de Nasser-Eddin et sur les incidents qui l'ont précédé plusieurs détails intéressants.

Si, lors de son premier voyage en Europe, le Shah poursuivait un but d'amusement et de vive curiosité il est certain qu'il désirait surtout connaître les mœurs étrangères ; se ménager ensuite des amitiés parmi les souverains et peut-être des alliés.

Mais il était le premier souverain de Perse qui avait l'idée d'aller voir le pays des infidèles. Et malgré sa puissance absolue, le Shah dut user de beaucoup de ménage-

ments avec le clergé tout puissant qu'il sut gagner et avec ses ministres, très inquiets des idées qu'il rapporterait d'Europe, au retour de son voyage.

Les préparatifs du départ étaient terminés lorsqu'il vint au grand-vizir une idée assez originale.

En Perse, l'usage des cuillères et des fourchettes est actuellement moins répandu qu'il ne l'était en Europe au temps de l'impératrice Théodora, dont la fourchette a été l'année dernière à Paris un sujet de controverses. Or, comme le grand vizir connaissait les couverts européens et leur usage, il voulut l'enseigner à Sa Majesté afin que le Shah-yn-Shah (le roi des rois) fût rompu, en se mettant en voyage, aux belles manières des cours des pays barbares. Mais il est interdit d'enseigner quoi que ce soit à Sa Majesté réputée tout savoir. Comment se tirer de cette difficulté?... En montrant tout simplement au souverain « in animâ vili » la manière de s'en servir.

Le grand-vizir organisa donc des banquets à la mode européenne au palais de l'Empereur. Les seigneurs de la cour s'exercèrent pendant une semaine à manger à la manière occidentale avec couteaux et fourchettes, trouvant probablement cette habitude parfaitement ridicule. Le Shah, pour profiter de la leçon, les regardait s'escrimer, placé derrière une cloison percée de petits trous. Les femmes de l'*Enderoun* purent aussi contempler à leur aise ce spectacle nouveau pour elles et très plaisant.

Voilà comment sa Majesté Nasser-Eddin a fait très bonne figure à la table de l'empereur de Russie, du roi d'Italie, de la reine d'Angleterre, du président de la République Française, etc., etc.

Il ne faudrait pas prendre, je crois, au pied de la lettre l'histoire précédente. Mais d'Orval, qui a visité l'an dernier la Perse, nous assure que chez eux les Persans les plus européens reprennent leurs habitudes. Ainsi tel qui, en présence d'un Européen, s'assied sur un fauteuil et mange avec une fourchette, s'accroupit dans son *enderoun* les

jambes repliées sur le corps et plonge ses doigts dans les plats comme le plus humble de ses serviteurs.

Les Orientaux, d'ailleurs, simplifient toutes choses. Dans les bureaux, en Europe, il faut des tables, des registres, des casiers, des paperasses à l'infini. En pays mulsulman, de Tanger à Constantinople et à Téhéran, la main ou le dos d'un serviteur sert de pupitre. Un sac contenant de petits bouts de papier roulé remplace les in-folios. Chaque *taleb* ou chaque *mirza* porte à sa ceinture ce qu'il faut pour écrire : un étui (kalemdan) avec des plumes de roseau, de l'encre, un rouleau de papier et des ciseaux.

Personnellement je me souviens, visitant, il y a cinq ans le *Séraskiérat* (ministère de la guerre) à Constantinople, d'avoir remarqué au fond d'un corridor de grands sacs qui paraissaient remplis de papier et jetés pêle-mêle. Je demandai à l'officier qui m'accompagnait ce que contenaient ces sacs?... C'étaient les archives du ministère de la guerre?

Or, il parlait qu'en Perse on attache moins d'importance encore aux écrits. Et voici l'anecdote diplomatique que m'a racontée à ce sujet l'aimable M. X....

Un jeune chargé d'affaires d'une nation d'Occident a Téhéran, ayant à se plaindre de l'arrestation illégale d'un de ses administrés à Recht, écrivit au ministre des affaires étrangères. Au lieu de répondre le haut fonctionnaire persan fit prier l'ambassadeur étranger de venir s'expliquer avec lui. Le chargé d'affaires se rendit à cette invitation. Le ministre, occupé, le fit attendre dans un salon. Portant alors son regard vers la croisée dont une vitre brisée était remplacée par un morceau de papier huilé, le diplomate étranger remarqua des caractères qui lui étaient connus et l'en tête de son ambassade. Il se leva et s'approchant reconnut, tenant lieu de vitre, sa dépêche de la veille.

Croiriez-vous qu'il prit la chose fort mal : Sans terminer la visite à laquelle il s'était rendu, il alla trouver aussitôt

le doyen du corps diplomatique qui était alors... mais j'allais être indiscret! Toujours est-il que celui-ci, dont l'âge avait calmé la fougue, se contenta de sourire, engageant son jeune collègue à en faire autant, lui promettant toutefois d'avoir le mot de cette affaire. Il était bien simple.... Le secrétaire du ministre qui travaillait dans cette salle avait eu froid à cause de ce carreau qui manquait. Trouvant sous sa main la lettre en question, il l'avait employée pour se garantir du vent qui soufflait par une vitre brisée et il l'avait utilisée de la sorte sans songer à mal. « Au moins, disait-il, elle servira à quelque chose ».

Ce qui est certain, c'est que par certains côtés les Persans sont Parisiens. Nos lecteurs seront peut-être aussi étonnés que moi d'apprendre que S. M. le Shah de Perse, en son palais à Téhéran, est abonné deux fois au *Charivari*. Comme c'est du propriétaire même et du directeur du *Charivari;* de mon maître et ami Pierre Véron, qui a si brillamment et d'une manière trop flatteuse présenté au public le présent volume, que je tiens le renseignement, je suis sûr qu'il... est authentique.

Les Persans s'intitulent : « les Français de l'Asie ». Nous ne saurions leur en faire un reproche. Ils s'appellent aussi : « la grande nation de l'Asie », comme la France est « la grande nation de l'Europe». La comparaison est-elle flatteuse?

Leurs titres sont pompeux. Nasser-Eddin signifie « Ombre de Dieu »; son fils aîné prend le nom d'« Ombre du Souverain », Zeilah Soultan. Les titres des courtisans sont à l'avenant. Ils ne sont pas héréditaires, se payent fort cher et constituent un bénéfice pour le trésor royal. Leur orgueuil est satisfait lorsqu'ils s'entendent appeler : le bras, l'œil du souverain; l'appui, l'épée de l'empire ; la confiance, la gloire, la science, la langue du gouvernement, etc....

A la mer les heures sont longues. Tandis que dans notre salon une table d'enragés joueurs de *wint*, le whist

russe, est installée; que d'autres passsagers, attablés depuis le déjeuner, essaient de tuer le temps par des « zakouskas » répétées qu'ils arrosent des vins les plus variés parmi lesquels le champagne n'est pas oublié; les autres voyageurs lisent ou dorment. J'ai passé une heure charmante à causer avec le général Statkowski. Le général a fait de nombreuses études et présenté au gouvernement divers tracés relatifs au raccordement des chemins de fer du Caucase avec les chemins de fer de la Russie. Les importantes recherches, les altitudes extrêmes où aurait à s'élever la voie ferrée à travers la montagne ont amené le général à présenter sous ce titre modeste : « *Problèmes de climatologie du Caucase* », une savante étude très développée, pleine de science en même temps que d'esprit pratique, qui ne limite pas au Caucase le résultat de ses investigations. Le livre de M. le général Statkowsky est certainement un des ouvrages les plus complets sur la matière, en même temps qu'il est d'une lecture attachante et facile....

Le général est vice-président de la section caucasienne de la Société impériale de géographie de Saint-Pétersbourg. Il veut bien me faire l'honneur de me demander, quand je repasserai par Tiflis une conférence pour la Société de géographie. M. Bonvalot, à son dernier passage a reçu de la section caucasienne où il s'est fait entendre un excellent accueil.... Certainement, voilà un encouragement. Mais, outre que je ne suis pas un explorateur de la taille de M. Bonvalot et de ses vaillants compagnons, que pourrais-je dire d'intéressant aux Russes qui viendront m'écouter?... Vraiment, je suis embarrassé... Mon horreur du *humbug* ou de ce qui y ressemble est instinctive. Or, je n'ai jamais accompli — ce n'a pas été ma faute — une de ces belles explorations, une de ces traversées périlleuses qui font la gloire d'un explorateur et qui forcent l'admiration de ses contemporains. Il a tenu à bien peu de chose pourtant que je n'en courusse la chance...

Il y a déjà plusieurs années, un de nos ministres de la guerre songea à me confier la direction d'un intéressant voyage en Afrique, dont je parle aujourd'hui pour la première fois. La préparation de ce voyage fut étudiée par son ordre jusque dans ses moindres détails, avec tout le soin et toute la prévoyance possible. Le dessein du ministre était de m'envoyer par l'extrême-sud de l'Algérie jusqu'au Soudan nouer là-bas des relations avec ses populations lointaines. Ma mission avait un but précis : géographique et politique. La route que j'aurais suivie a été rougie plus d'une fois du sang de courageux Français dont le dernier a été le colonel Flatters. Je ne parle pas de mon cher et regretté Palat (Marcel Frescaly), assassiné plus à l'ouest, en pays marocain, au seuil, avant d'avoir pénétré dans le grand désert.... Une question budgétaire arrêta seule cette exploration toute prête à s'accomplir ; au sujet de laquelle le secret avait été bien gardé. A peu près quinze années se sont écoulées depuis cette époque. Il n'y a plus aujourd'hui, je pense, inconvénient à faire connaître ces détails.

Satisfait de la vie que Dieu m'a donnée, je ne regrette plus maintenant de n'avoir pas accompli cette grande exploration... heureux si j'ai pu être utile d'une autre manière.... Mais pendant bien longtemps j'ai rêvé de ce voyage manqué. Rempli d'ardeur, de foi, de persévérance et d'énergie, je crois — c'est sans doute de l'orgueil — que j'aurais réussi dans mon entreprise. Aujourd'hui les ans sont venus. Je ne vais plus qu'à Samarkand... en chemin de fer.

Mais que nous voilà loin de la mer Caspienne ! Pour en revenir à la cause de la digression que je viens de faire, l'aimable vice-président de la Société de géographie de Tiflis insiste pour une conférence et me laisse libre d'en fixer le sujet. En voici justement un... Je soumets l'idée au général qui l'approuve : « *Impressions comparées d'un voyageur allant en Asie centrale inaugurer le chemin de*

fer de Samarkand à la suite d'un voyage aux Etats-Unis de l'Amérique du Nord. » Cette idée a été indiquée au premier chapitre du présent livre. Le temps a manqué pour organiser lors de mon passage par Tiflis — au retour — la conférence promise... J'ai pris l'engagement près du bon général et de l'aimable secrétaire général de la Société : le Maunoir et le Gauthiot de Tiflis de leur envoyer ma conférence écrite... Je crois mieux m'acquitter encore en leur adressant ce livre.

Ls soir, après le dîner, nous nous trouvons tous réunis, resserrés très à l'étroit dans la salle à manger transformée en salon-fumoir. La table des joueurs de *wint* fonctionne avec plus d'ardeur que jamais. De jeunes officiers russes flirtent dans un coin avec une jeune dame blonde qui, nous dit-on, se rend en Perse, pour élever à son mari défunt un mausolée. Soit... mais cette dame n'a pas l'aspect extérienr de la veuve... inconsolable de Mausole. On parle, on boit, on crie, on fume... Le Despote raconte les voyages qu'il a faits à Paris. M. Presniakow engagé dans une grande discussion avec le général Statkowski roule des yeux furibonds, discute avec animation. On le croirait fort en colère. Le général répond avec un grand calme. La discussion — qui a lieu en russe — amuse l'auditoire qui, tour à tour rit aux saillies des deux adversaires. Je m'informe de la question en cause.

Doit-on employer des femmes dans les Compagnies de chemins de fer? M. Statkowski dit « oui » : M. Presniakow dit « non ».

Les conversations se mêlent, se croisent. Le brouhaha augmente; la fumée du tabac devient si épaisse qu'on est obligé d'ouvrir, malgré un violent courant d'air, les deux portes du salon. Pendant ce temps, personne n'arrivant à se faire servir on réclame au garçon une fois, deux fois, cinq fois, dix fois, cent fois la bouteille de bière ou l'eau de seltz, qui n'arrivent jamais. Le « tcholovek » imperturbable répond : « *Si t'chas!* » à chacune des objurgations qui lui sont faites, s'en va, — revient au

bout d'un instant... les mains vides... et vous répond de nouveau : « *Si t'chas!* » si vous lui réclamez encore.

Le général Statkowski nous donne avec bonhomie l'explication du « *Si t'chas!* » Ces deux mots signifient « tout de suite ». En réalité il faut le traduire très souvent par beaucoup d'heures ! » — Petit détail, innocente plaisanterie... En réalité, c'est un fait reconnu que trop souvent, dans les grandes affaires comme dans les petites, le Russe ainsi que l'Espagnol n'a pas conscience de la valeur du temps.

A dix heures et demie du soir nos débauches de jeu, de tabac et de boisson cessent comme par enchantement. Chacun va retrouver sa couchette. Bientôt après tout le monde est endormi. Le capitaine et les marins de quart veillent seuls à bord du *Caspia*, qui continue vaillamment sa route vers la côte turkomane et dont les roues battent régulièrement les flots, laissant une écume argentée le long des flancs du navire.

Au coucher du soleil musulmans et paysans russes font leur prière du soir. Les génuflexions des moujicks qui s'inclinent vers le sol en baisant la terre et la prière des musulmans sont très ressemblantes. Sans le turban ou le signe de croix à la russe, il serait facile de confondre chrétiens et musulmans les uns avec les autres.

La nuit venue, nous allons sur le pont voir comment ces pauvres gens se sont installés pour passer la nuit — une nuit superbe.

Un moujick nous fait une réponse touchante. Il est en train de bien couvrir ses quatre ou cinq enfants qui déjà se sont endormis sous les étoiles.

— Pourquoi quittes-tu ton pays? lui demande l'un d'entre nous. Ne regrettes-tu pas ta patrie?

Montrant du doigt l'Asie russe où va le navire, il nous répond avec un sourire tout plein d'orgueil et de foi : — Mais ma patrie, elle est encore là! »

Il a raison. En son âme naïve, ce paysan vient d'exprimer un sentiment qui est au fond du cœur de tout Russe et qui fait la force de ce grand peuple.

Après une nuit tranquille que n'a troublé aucun fâcheux roulis nous nous retrouvons sur le pont pour assister au lever splendide du soleil.

Les informes paquets de tapis, de linges, de guenilles qui ont dormi les uns contre les autres, amoncelés sur l'avant; les voyageurs du pont s'agitent confusément, se retrouvent, s'étirent, s'éveillent, rassemblent leurs objets épars. Le bateau continue à fendre l'eau avec régularité. La côte turkomane est en vue; une côte basse qui se devine plutôt qu'elle ne s'aperçoit, déserte et stérile : le prolongement géologique du rivage de Bakou et de la presqu'île d'Apchéron. Le naphte même ne manque pas. En ces dernières années on en a découvert d'importants gisements sur un point peu éloigné de la côte, à la montagne de Naphte, à seize mille et demi au sud-ouest du Grand Balkan d'Asie, à cinquante-trois milles du chemin de fer.

A sept heures du matin nous nous engageons dans le long chenal qui doit nous amener à notre point de débarquement, Ouzoun-Ada. Nous y arrivons un peu avant huit heures. Le moment est venu où nous allons entendre dire, avant de monter en chemin de fer et sans image :

— Messieurs les voyageurs pour Samarkand : train direct, en voiture!

Guerrier turkoman.

CHAPITRE XI

L'Asie centrale.

Limites précises. — L'Asie centrale, berceau de notre race. — Un peu d'histoire rétrospective. — La Bactriane est la vallée du haut Amou-Daria. Les Aryens, nos grands aieux. — « Chah. Nameh ». — Les rois Achéménides. — Alexandre-le-Grand. — L'Asie sans maître. — Invasions successives. Fléaux de Dieu. — Les Mongols. L' « Orda » tartare. — Fanatisme musulman des Asiates. — Tribus turkomanes. — Proverbes. — Les Tekkès. — Dames Tekkès. Le « Kolburi ». — Les Sariks. — L'oasis de Pendjeh et la suzeraineté afghane. — Conteurs turkomans. — Les concurrents. — Le « vaisseau du désert ». — Chevaux turkomans. — Les sauterelles en Asie centrale.

L'Asie centrale est souvent désignée d'une manière générale par le nom de *Turkestan*, expression trop vague

pour nous satisfaire. Voici les limites géographiques précises dans lesquelles il convient de renfermer la région que nous allons traverser,

A l'ouest, la mer Caspienne; au nord, le bassin du Syr-Daria (Jaxartes) depuis son embouchure dans la mer d'Aral jusqu'à la ligne de séparation de ses affluents de droite et de ceux du lac Balkhach; à l'est les déserts parsemés d'oasis qui la séparent de la Chine ou plus exactement du Turkestan oriental (Turkestan chinois); au sud, les montagnes du Karakorum, du Pamïr, de l'Hindoo-Koosch. Les collines et les montagnes qui séparent l'Afghanistan, le pays d'Hérat et le Khorassan persan du pays de Merv; le grand désert de Kharesm et le petit fleuve de l'Atrek, dans la mer Caspienne avec le Kopet-Dagh, le Petit et le Grand Balkan d'Asie où nous rejoindrons la mer Caspienne achèveront notre limite méridionale. Ce vaste quadrilatère caractérise exactement l'Asie centrale.

C'est une région de steppes sablonneux, de déserts salés, de lacs à l'eau saumâtre, traversée à l'ouest par le cours inférieur du Mourghab, dont les sources sont dans les montagnes de l'Afghanistan, qui passe à Merv; du Tedjend qui passe à Sarakhs — et enfin dans sa partie orientale arrosée par le grand fleuve d'Amou-Daria (Fleuve-mer). L'ancien Oxus, descendu des plateaux du Pamir a créé en plusieurs parties de son cours des oasis d'une grande richesse. Le Zérafchan (le Sogd), descendu aussi du Pamir passe à Samarkand et à Bokhara après avoir arrosé le Ferghanah (Khanat de Kokhand). Il donne au pays qu'il arrose une fertilité merveilleuse et mérite le nom de Fleuve-d'Or que lui donnent les indigènes.

Que nos lecteurs nous permettent un rapide coup d'œil historique sur cette « vieille Asie », mère des peuples, qui fut très probablement le berceau de notre race.

Pour rester dans les termes de la tradition biblique, les descendants de Japhet — nos aïeux — demeurèrent après les fils de Cham et de Sem au berceau de l'humanité. La

race de Japhet entrée la dernière dans l'histoire y devait trouver les destinées les plus hautes.

De la haute vallée de l'Amou-Daria (Oxus), que les anciens appelaient la Bactriane, nos grands aïeux de la race aryenne (1) allèrent occuper dans l'est trente siècles avant Jésus-Christ la région de l'Indus et du Gange. Ils s'étendirent ensuite sur presque toute la péninsule Hindoue tandis qu'un autre ramean se dirigeait au sud vers le plateau d'Iran.... A la race aryenne se rattachent la plus grande partie des populations de l'Europe actuelle. Dans leur patrie primitive, dès le début de leurs migrations, nos ancêtres asservirent à l'homme le bœuf, le chameau (originaire du Haut-Oxus où il vit encore en liberté), le cheval, l'âne, le mouton (originaires tous trois du plateau septentrional de l'Iran); le chien, que l'on retrouve à l'état sauvage dans l'Himalaya; la chèvre, le porc, divers oiseaux de basse-cour dont ils amenèrent la plupart en Europe, etc.... Nous n'avons pas voulu faire ici de l'érudition. Mais nous avons pensé — nos lecteurs seront de cet avis — que le sol vénérable où vécurent nos aïeux, il y a tant de siècles, méritait bien en passant un souvenir!

L'Asie centrale, à présent morne et désolée, fut pendant des siècles, à l'aurore de l'humanité, le champ de bataille des deux races aryennes et touraniennes qui s'y livrèrent de furieux combats. Ces luttes acharnées ont fourni au grand poète persan Firdousi l'immense source de chroniques avec lesquelles il a composé sa belle épopée de *Chah-Nameh* (le Livre des Rois), où brille surtout le célèbre héros Roustem.

A une époque moins reculée l'Asie centrale fut soumise aux souverains de la Perse, les rois Achéménides. Vainqueur du dernier d'entre eux, l'empereur Darius,

---

(1) Au début de l'histoire les hommes de cette race, particulièrement ceux qui firent la conquête de l'Inde, se donnaient le nom de vénérables (Aryas) en langue sancrite, la mère des langues indo-européennes: d'où le nom de race aryenne.

apparaît alors Alexandre-le-Grand, le plus illustre conquérant de l'antiquité.

Les oasis que traverse le chemin de fer transcaspien et que nous allons parcourir ensemble jusqu'à Samarkand ont vu les phalanges du monarque macédonien.

Alexandre après avoir conquis la Perse se dirigea d'abord vers l'Inde. Il pénétra dans l'Afghanistan actuel (1) en passant par Méched (2), Hérat (3) et Candahar (4). Il établit des colonies de vétérans dans ces villes qui prirent son nom et atteignit Caboul (5). Puis, comme le meurtrier de Darius le satrape Bessus, devenait dangereux en Bactriane, Alexandre abandonna la route de l'Inde pour se diriger vers le nord, après avoir fondé au pied de l'Hindoo-Koosch (6) une importante colonie de vétérans, Alexandrie du Caucase, qui lui assurait le libre passage des montagnes. Les franchissant ensuite, près de Balkh (7), il s'empara de Bessus, occupa Samarkand (8) et poussa jusqu'au delà du Syr-Daria (Jaxartes) sur les rives duquel il fonde Khodjend, l'Alexandrie la plus reculée. Une autre Alexandrie assura le passage de l'Amou-Daria. Ces travaux accomplis, Alexandre reprit la route de l'Inde.

Le souvenir du conquérant macédonien est resté vivant en ces pays. Une puissante famille du Kokhand le revendique encore aujourd'hui pour son ancêtre.

Du démembrement de l'empire d'Alexandrie sortit le royaume gréco-asiatique des Parthes qui plus d'une fois fit trembler Rome et disparut à son tour sous les assauts répétés de nouveaux barbares venus de l'est.

---

(1) Arie et Arachosie.
(2) Susa.
(3) Alexandrie d'Arie.
(4) Alexandrie d'Arachosie.
(5) Caboura.
(6) Paropamise.
(7) Bactres.
Maracanda.

Les Arabes avaient réalisé le rêve d'Alexandre mourant, la création d'un empire allant de l'Indus à Gibraltar. Moins d'un siècle après Mahomet les sémites occupaient les grands points stratégiques d'Alexandre à l'exception de Byzance : Alexandrie, Babylone, la Bactriane et l'Indus. Ils avaient refoulé vers l'est les successeurs des Parthes ; les Tartares et les Turks et les avaient forcés en partie à embrasser l'islamisme. Les Arabes maître de l'Asie centrale se livrèrent alors à leur goût pour les arts, les sciences et le négoce. Les routes terrestres entre l'Europe et l'Inde furent sillonnées par les caravanes arabes qui partaient de Samarkand. L'empire des khalifes jeta un très vif éclat auprès duquel pâlit la grandeur de Charlemagne, leur contemporain.

Cependant, les voisins des sémites s'enhardirent. Les khalifes avaient armé des prisonniers tartares. Ces mercenaires virent la faiblesse de leurs maîtres. Les Mongols sortirent de leurs steppes de Mongolie. L'Asie centrale subit une nouvelle invasion et changea de maîtres une fois de plus.

Ces fléaux envoyés par Dieu, emmenant captives les populations entières, détruisant les cités prospères, dévastant les récoltes, brisant les digues qui retenaient l'eau nécessaire à la vie accumulèrent dans leur marche dévastatrice des ruines dont nous trouverons de nombreuses traces dans le trajet de la mer Caspienne à Samarkand. La horde tartare devint un formidable instrument de conquête. Point d'*impedimenta;* point de ces interminables convois de vivres et de bagages qui encombrent les routes et entravent les mouvements d'une armée moderne : nulle base d'opération. Montée sur ses petits chevaux ardents, l'*orda* n'emmenait avec elle que son bétail et ses chariots. Le bétail la nourrissait quand le butin lui faisait défaut. Les chariots disposés en cercle lui servaient de forteresse mobile. Le Mongol passait les fleuves comme aujourd'hui encore, assis sur des sacs de cuir contenant

ses effets les plus précieux et attachés à la queue des chevaux. Une stricte discipline régnait dans la horde divisée en décuries, centuries, etc., comme nous l'a très exactement raconté Marco-Polo, etc. On comprend aisément qu'avec un pareil instrument Gengis-khan et après lui Tamerlan purent conquérir plus de la moitié du monde alors connu.

Le Turkestan est resté la source unique où la vertu de l'Islam soit demeurée à l'abri de toute souillure au milieu des saints de Khiva, de Bokhara et de Samarkand.

Quand Vambery fit son voyage dans ce même pays, que nous traversons à présent en train express, le voyageur restait pendant des semaines entières sans rencontrer une maison, sans pouvoir se procurer un morceau de pain ni même une goutte d'eau potable. Il courait le risque d'être assassiné ou fait prisonnier à toutes les heures du jour et de la nuit, sans parler des tempêtes de sable dans lesquelles il pouvait être enterré vif.

La résignation est une vertu bien précieuse pour les habitants de l'Asie centrale. Un de leurs proverbes favori est que « le monde terrestre est l'équivalent d'une hôtellerie » mot à mot, d'une hôtellerie de cinq jours : « *Mihmankhané pendjruzy* », expression que les philosophes orientaux emploient pour caractériser le séjour de l'homme ici-bas.

Les tribus tekkés ont été de tous temps connues comme les plus sauvages du pays des Turkomans, n'épargnant personne. Elles n'hésiteraient pas à vendre comme esclave le Prophète lui-même s'il venait à tomber entre leurs mains.

Les tribus errantes qui parcourent les oasis et les steppes de l'Asie centrale, sont les descendants dégénérés de ces Tartares Mongols. Les Turkmènes (Turkomans-Tekkés) anciens écumeurs du désert étaient avant l'arrivée des Russes les plus abominables bandits de l'Asie centrale. Ennemis des Kirghises nomades qui sont surtout au nord, les Tekkés s'attaquaient et se pillaient entre

eux. Voleurs de bétail, ils étaient aussi voleurs d'hommes et pendant des siècles ont fourni d'esclaves persans les marchés de Khiva et de Bokhara.

Ceux qui sont voisins de la mer Caspienne et de la mer d'Aral sont devenus sujets russes ou dépendent du khan de Khiva. Ils se confondent peu à peu avec les Uzbegs et les Sartes que nous trouverons de l'autre côté de l'Amou-Daria. Les autres tribus voisines de la Perse, habitant les oasis d'Akkal, de Merv, de Tedjend, étaient restées, jusqu'à ces dernières années, dans un état d'indépendance absolue, pillant et rançonnant les caravanes : pirates farouches ; écumeurs du désert. Ils ont longtemps lutté contre les Russes et n'ont été réduits qu'après l'expédition du général Skobelew dans l'oasis d'Akkal en 1880. Ce sont les redoutables Tekkès. Leurs visages basanés se distinguent à peine sous les chapeaux de feutre blanc, pointus et à larges bords, qui les abritent. Les Salors habitent l'oasis de Merv. Les Sariks, qui occupent l'oasis de Pendjeh se ramifient aux tribus afghanes.

Quelques proverbes des Turkomnas qui ont une grande analogie avec ceux des Touaregs du nord de l'Afrique donneront une idée de leur morale :

*
* *

Celui qui met la main sur la poignée de son sabre n'a plus besoin de chercher de bonnes raisons.

*
* *

Monté sur un cheval, le Tekké ne connaît plus ni père ni mère.

*
* *

Là où est une ville, il n'y a pas de loups. Là où est le Turkoman, il n'y a pas de paix.

*
* *

— Où est ton âme ? demande une femme à un guerrier turkoman.

— Mon âme est dans mon épée, dans ma lance, dans ma flèche d'or, mes fidèles amis !...

*
* *

Nous sommes un peuple libre ! disaient-ils orgueilleusement avant l'arrivée des Russes... Nous sommes bien nos maîtres et chacun de nous est roi ! Nous ne voulons ni l'ombre d'un arbre ni le sceptre d'un chef !

Les Tekkés que nous avons vus sont généralement de haute taille. La figure est pleine et le teint basané. Les pommettes sont saillantes. Le front est large. L'œil est bridé comme celui du Mongol, l'œil du chat avec l'extrémité relevée vers les tempes ; fendu en amande et pour ainsi dire sans paupières et petit, vif et intelligent. Le nez est généralement retroussé ; les lèvres sont grosses. Ils ont d'ordinaire peu de moustaches et une barbe clair-semée au menton, aux joues. Les oreilles sont très développées et détachées de la tête. Chez les femmes turkomanes, le type mongol est plus marqué même que chez les hommes. Leurs cheveux sont épais, mais très courts.

Le vêtement des hommes est une sorte de lévite, robe musulmane qui descend très bas et qu'ils relèvent pour monter à cheval. Cette robe est généralement d'une étoffe brune ou noire, en coton pendant l'été, en poil de chameau pendant l'hiver. Un volumineux kalpak en peau de mouton ne quitte jamais leur tête rasée. Ce n'est qu'en approchant de l'Amou-Daria que l'on voit apparaître le petit bonnet bokhare, calotte pointue qui se rapproche du bonnet chinois. Ce bonnet, de forme très gracieuse, est pour ainsi dire inconnu en Europe. En hiver, une cou-

verture de feutre — la bourkha de l'Asie centrale — les abrite contre les grands froids.

La femme, chez les Turkomans, est loin de vivre dans le même état d'abaissement que chez les autres peuples musulmans. Un des usages les plus pénibles : celui qui interdit de montrer son visage à tout autre homme qu'à l'époux n'existe pas en Asie centrale. La femme et surtout la jeune fille peut, autant qu'il lui plaît, se livrer aux plaisirs de la coquetterie et jouir des avantages dont l'a douée la nature.

Il en résulte certains usages, dont l'un, qui s'appelle le « kolburi » ou la poursuite de la fiancée, commun à tous les nomades de l'Asie centrale, est assez gracieux. Les Turkomans ont gardé la coutume, ce souvenir des mœurs primitives, pratiquée encore en Europe dans la tribu albanaise des Miridites, de faire précéder le mariage par un simulacre d'enlèvement. Enveloppée d'un long voile, dans tout l'éclat de sa parure de fête, montée sur un petit cheval ardent, la jeune fille s'élance dans le steppe, portant dans ses bras une chèvre ou un agneau, devançant le fiancé et les autres jeunes gens qui la poursuivent pour lui ravir l'animal. Par de brusques écarts elle évite d'être prise, se dérobe avec adresse. Bientôt — on le devine — quand l'honneur est sauf la jeune fille laisse prendre le « kolburi » par son fiancé. Les femmes prennent part aux fêtes et jouent un rôle dans la réception des hôtes. Cette demi-liberté réagit sur le caractère. Dans un aoul turkoman la femme ne se cache pas à votre approche. Elle s'avance hardiment vers vous, vous parle avec animation et montre avec un gai sourire des dents superbes, éblouissantes de blancheur.

Les femmes turkomanes, fortes créatures, sont belles à leur manière, — autant que la beauté peut consister en un buste développé, en un teint brun, vif et richement coloré; en un regard avenant. Ces avantages relatifs suffisent-ils à compenser de larges pommettes, des yeux fendus à la chinoise et bridés; des cheveux raides et durs

comme des crins avec des extrémités massives? Ma galanterie se refuse à prononcer d'une manière catégorique.

Les Sariks qui occupent l'oasis de Pendjeh, sont voisins des avant-postes afghans. Quand le bruit parvient en Europe de complications arrivées sur la frontière afghane, ces incidents ont lieu sur le territoire des Sariks, les plus rapprochés des possessions anglaises. Justement une caravane qui se rend à Bokhara nous croise en route.

Le costume des Sariks est, pour les hommes du moins, presque entièrement semblable à celui des autres tribus turkmènes. Au lieu de bottes ils portent toutefois des chaussures en cuir léger et souple, au-dessus desquelles ils mettent généralement des galoches venant de Bokhara, dont les quartiers sont renforcés de plaques de cuivre. Chez eux les Sariks portent souvent, au lieu du bonnet en mouton, qui sert de coiffure à tous les Turkmènes, le bonnet pointu en drap des Bokhares, garni d'une bande de fourrure.

Le costume des femmes diffère plus que celui des hommes du costume des femmes Tekkès. Les femmes Sariks portent des chemises et des pantalons larges semblables à ceux des femmes tekkès. Mais, tandis que chez ces dernières ces vêtements sont toujours rouges, chez les Sariks ils sont toujours bleus. Leur coiffure, en revanche, leur est essentiellement particulière. Elle se compose d'un haut bonnet de feutre autour duquel s'enroule, jusqu'à mi-hauteur, un mince turban de couleur qu'elles laissent flotter derrière leur tête et qui forme une espèce de voile descendant jusqu'à la taille, tandis que le turban, légèrement relevé par devant, cache le menton.

Quoi qu'il ait pu être écrit dans les relations anglaises les Afghans ne sont jamais intervenus dans les événements qui se sont produits sur le bord du Mourghab. Quand l'autorité de l'émir était solidement reconnue à Hérat, les Sariks payaient avec exactitude la taxe sur les pâturages, la seule pour laquelle ils fussent imposés.

Mais ils profitaient en revanche des moindres désordres pour s'affranchir de la taxe. Jamais d'ailleurs les Afghans ne vinrent toucher eux mêmes les redevances qui leur étaient dues.

Une autre preuve de suprématie nominale : une partie des Sariks, dans l'oasis de Pendjeh, reconnaissait la suprématie de l'émir de Bokhara. Mais cette soumission nominale se bornait à des visites faites à l'émir par les khans des Sariks; à des cadeaux faits par ces khans à l'émir et parfois à quelques restitutions opérées par ces khans lorsque l'émir se plaignait trop amèrement des pillages et des déprédations commis sur son territoire. Il est vrai de dire que, pendant tout ce temps, les Sariks ne cessaient de piller les caravanes de Bokhara.

Le costume ordinaire des femmes consiste en une longue chemise, un large pantalon, une robe et un turban : le tout en étoffe de coton bleu foncé, excepté le turban qui est toujours blanc. Pendant la saison froide, la robe en coton est remplacée par un vêtement en poil de chameau. L'habillement des jours de fête est très pittoresque. Le rouge y domine. Le turban a fait place à une coiffe, généralement fort élevée, dont la forme rappelle une mitre tronquée. Cette très haute coiffure est entièrement garnie de monnaies et de rubans avec nombre de galons dorés. Les cheveux sont séparés en tresses innombrables entremêlées de colliers en verres de toutes couleurs. Le cou est chargé de toutes les breloques possibles, surtout de monnaies d'or et d'argent.

Ainsi vêtues, les femmes turkomanes sont des châsses vivantes. Tout cet ensemble produit, au moindre mouvement, un son original et mélodieux.

Chez les Turkomans il y a peu de lettrés. Celui qui peut déchiffrer le Koran passe chez eux pour un « taleb » distingué. En revanche, l'aptitude à conserver les traditions, comme chez tous les peuples primitifs, est développée à un degré extraordinaire. Les légendes du steppe; le souvenir des héros fameux, les histoires de génies ou de

fées; les anciennes chroniques, fussent-elles de l'époque de Tamerlan se redisent aujourd'hui encore avec une précision remarquable. Les conteurs et les propagateurs de ces traditions, aëdes inspirés, vont de campements en campements, toujours bien accueillis. Homères du steppe, ils chantent le passé lointain ou les événements récents de la venue des Ourousses (Russes) en buvant le koumiss dans les kibitkas hospitalières.

Il nous reste à parler du chameau et du cheval des steppes turkomanes; ces « concurrents » du chemin de fer que Karazine a mis en présence dans un de ses spirituels dessins paru dans l'*Illustration*. Un chameau, avec sa charge légère est arrêté dans le désert sur la voie même du chemin de fer du général Annenkow, devant la locomotive qui apparaît dans le lointain. La bête de somme semble regarder avec étonnement cette machine de forme étrange qui s'avance rapidement et mène grand bruit. Va-t-elle tenter la résistance; imiter le *Maître Daniel Roch*, du roman d'Erkmann-Chatrian? La question est posée : à nos lecteurs de la résoudre... Le dessin de Karazine représente à la fois le présent et le passé; la barbarie et la civilisation; la caravane lente qui chemine pendant des semaines à travers les sables, répartissant des charges légères sur de nombreux chameaux et le chemin de fer qui, grâce à la vapeur, franchit rapidement en quelques heures avec des centaines de tonnes de marchandises les espaces désolés ouverts aujourd'hui à l'action civilisatrice de l'Occident.

Il arrive fréquemment que des trains du chemin de fer transcaspien tamponnent (comme aux États-Unis le chemin de fer transcontinental tamponne les vaches imprudentes) les chameaux égarés sur la voie dans le désert turkoman. C'est bien le cas de répéter ici : « Ceci tuera cela! »

Les chameaux que nous avons vus dans l'Asie centrale n'avaient qu'une seule bosse. Il faut remonter très au nord, vers Khiva pour trouver des animaux à deux

bosses. Le « vaisseau du désert » peut faire au plus quarante verstes par jour. La plus lourde charge qu'il peut porter est de cent quatre-vingts à deux cents kilogrammes répartis en petites caisses ou ballots. Il paît sans entraves auprès des kibitkas et s'éloigne parfois à d'assez grandes distances. Le cheval turkoman de petite taille a la tête très busquée, le poitrail plus étroit, les jambes plus fortes et plus longues que le cheval arabe. Mais il résiste mieux au climat, à la faim et à la soif. Ses maîtres en ont grand soin et lui mettent pendant la saison froide des couvertures de feutre.

Dans les *alamans* (excursions de pillage) auxquelles se livraient les tribus turkomanes et font penser aux brigands d'Europe avant l'arrivée des Russes, les chevaux tekkés ont donné des preuves extraordinaires de vitesse et de fond.

Un officier russe m'a raconté à Samarkand ce fait extraordinaire qu'en 1868 avant la guerre avec Bokhara, une compagnie de Turkomans noirs de l'oasis de Merv avait franchi en deux jours la distance qui sépare Déré-goucha (sur la frontière de Perse) à Tchardjoui, sur l'Amou-Daria. Il y a plus de cinq cents verstes. Les Turkomans voyageaient avec deux chevaux. Ils ne voyagent du reste presque jamais autrement.

Les habitations des Turkomans n'ont pas varié depuis Marco-Polo qui les décrit en ces termes : « ...Les Tartares ont maisons de baguettes et les couvrent de cordes. Elles sont rondes et ils les portent avec eux partout où ils vont, car les baguettes sont si bien entrelacées qu'elles sont légères et aisées à porter. Et lorsqu'ils dressent et tendent leurs maisons, la porte en est toujours vers le midi. Ils les recouvrent toujours de feutre noir.... » Qu'est cette description écrite au quatorzième siècle de notre ère, sinon la représentation exacte de la *kibitka* actuelle des oasis de l'Asie centrale, tentes rondes faites de claies, que les nomades transportent avec eux lorsqu'ils se déplacent et qui sont recouvertes de feutre....

Lorsque nous avions quitté la France au mois de mai, des dépêches d'Algérie venaient de nous apprendre les immenses dégâts causés dans les trois provinces par les sauterelles. — L'idée me vint de demander à l'un de nos compagnons de route si ce fléau existe aussi en Asie centrale....

— L'Algérie, dis-je, est fréquemment visitée par un fléau trop fréquent dans notre grande colonie : les sauterelles. Elles arrivent de l'extrême sud en bandes innombrables. Tout ce qui se trouve sur leur passage est ravagé.... En avez-vous en Asie centrale ?

Voici la très intéressante réponse de mon interlocuteur, qui me raconta une de ces invasions dont il a été le témoin oculaire aux environs de la mer d'Aral :

— Au milieu du mois de juin 1868 vers le soir des Khirghises arrivés à toute bride de la rive gauche du Syr-Daria apportèrent la nouvelle que des sauterelles rampantes s'avançaient.

L'avant-garde de cette armée ennemie était encore éloignée et on eut le temps, à Kazalinsk, de prendre toutes les mesures indispensables. L'emplacement était favorable pour la défense : une rivière large et rapide nous séparait des légions de sauterelles. On supposait d'ailleurs que ces masses noires ne pourraient la traverser. En tous cas un bataillon de soldats et même des canons furent placés sur la rive. Des tas de matières combustibles, rangées en ligne et toutes prêtes à flamber au premier signal formaient un rempart qui devait protéger les vergers et les champs. Tous les habitants, grands et petits, se réunirent sur le rivage. Tous étaient armés de quelques instruments mais surtout d'ustensiles pouvant produire du bruit. Vers le matin de nouveaux Khirghises arrivèrent : « Elles sont tout près! Elles couvrent la terre... » L'œil ne peut en embrasser ni le commencement ni la fin!...

Nous attendions tous avec anxiété, les yeux fixés sur le rivage opposé, qui ne présentait encore rien de suspect.

Peu à peu la couleur gris-jaunâtre du sol prit une teinte sombre; le gazon vert des prés sembla se couvrir de rouille... Près du rivage, l'eau se transforma en un ruban d'un brun rougeâtre, le long duquel moussait une écume blanche, comme si les flots eussent rencontré un obstacle flottant. C'étaient des myriades d'insectes qui se mettaient à la nage....

Toute cette masse n'est mue que par un instinct : avancer toujours dans la même direction. Obéissant à cet instinct, les premiers rangs descendent dans l'eau et s'enfoncent sous le poids des suivants avant que le courant les ait emportés. Ils forment comme une digue vivante, qui s'abaisse à mesure que d'autres couches la surchargent. C'est une vague énorme, avançant sans relâche et que le courant fait lentement dériver. La voilà tout près de notre rive; une bande d'eau étroite nous en sépare, bande couverte d'écume et se rétrécissant rapidement.... Bientôt ce tapis vivant couvre toute la surface de la rivière et une masse compacte gravit notre bord.... Il faut avoir vu ce tableau effrayant et original pour en avoir une idée.

Les coups de canons, les coups de fusils, les fracas des tambours et d'autres instruments, les cris de mille voix, les feux énormes flamboyant tout le long du rivage, ne purent arrêter ce torrent. C'était comme si l'on eût essayé d'arrêter une avalanche avec les mains ou d'opposer une ombrelle à un ouragan de sable.

Les feux s'éteignirent presque instantanément en pétillant et en sifflant sous le poids d'une couverture de sauterelles. Tout ce qu'il y avait de verdure fut en un clin d'œil dévoré par ces myriades d'estomacs gloutons.

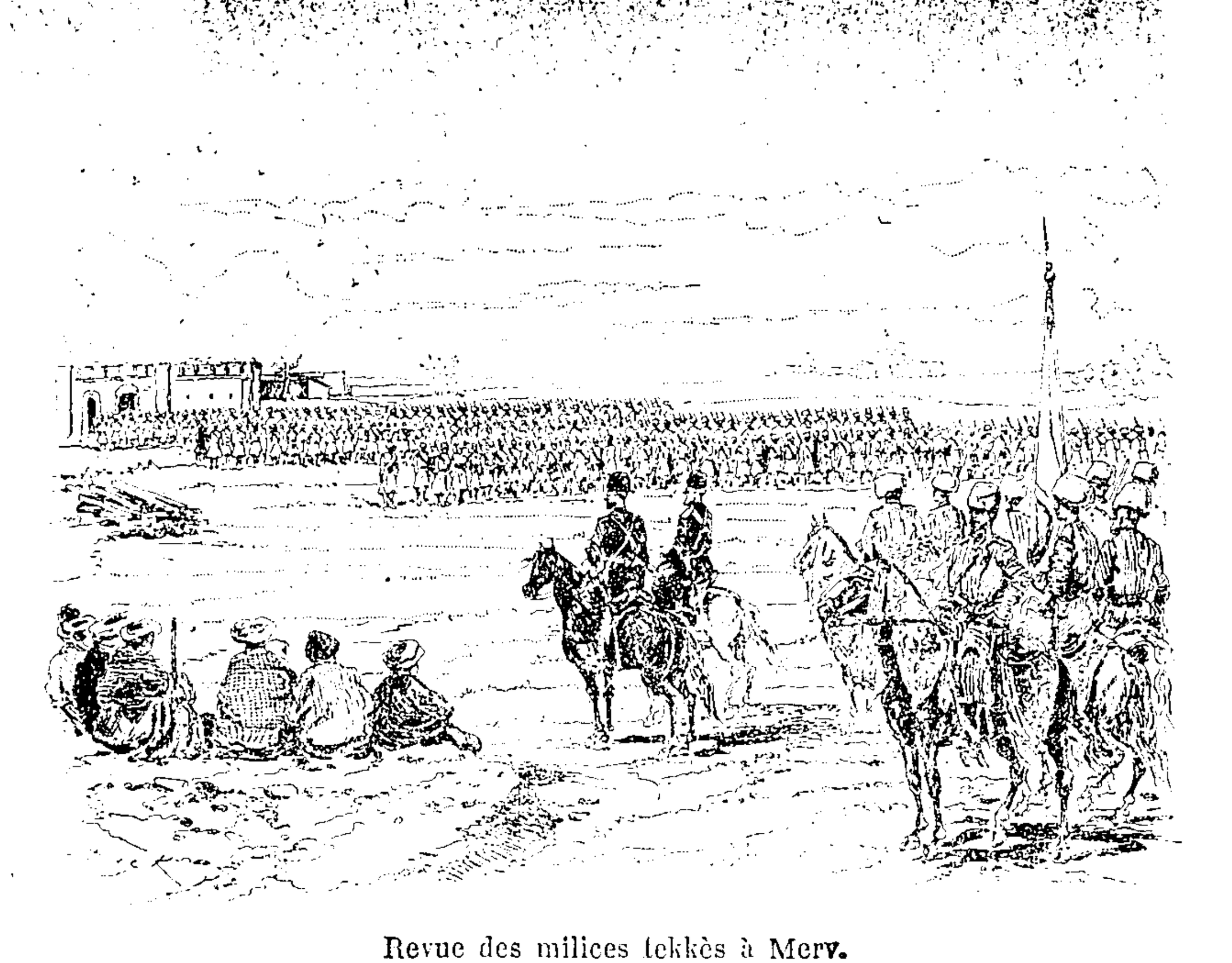
Cette invasion désastreuse se prolongea pendant trois heures et prit la direction de Kara-Koumi, où les sauterelles déposèrent leurs œufs. Cette dernière circonstance fit craindre le fléau pour l'année suivante. Mais un printemps précoce lava les sables et entraîna tous les germes dans la mer d'Aral.

Les habitants de Kazalynsk payèrent moins cher le fléau du mois de juillet 1870, bien que cette fois l'invasion des sauterelles eût un caractère plus effrayant et plus grandiose encore.

Vers midi, un bruit étrange dans l'air attira l'attention générale. Ce bruit rappelait les approches d'un ouragan, accompagné d'un sifflement sinistre. Une raie foncée, s'élargissant de plus en plus se montra à l'horizon du côté sud-est et envahit bientôt la moitié du ciel. La lumière du jour s'obscurcit comme au crépuscule le plus sombre, en dépit de l'heure et de la position de l'astre aux rayons de feu.

Un nuage de sauterelles de dix verstes de large, de quelques vingt mètres d'épaisseur et de vingt verstes de longueur s'avançait sur Kazalinsk, éclipsant complètement le soleil.

Les sauterelles volaient si bas que les piétons en étaient incommodés dans les rues; elles les heurtaient de tous les côtés. Des myriades s'élevaient pour continuer leur route. Cette fois encore, tout ce qu'il y avait de verdure fut dévoré.... Seuls les vieux arbres bien enracinés résistèrent à la perte de leur feuillage; mais ils étaient en si petit nombre à Kazalinsk!....



Revue des milices tekkès à Merv.

CHAPITRE XII

Les Russes en Asie centrale.

Triple mouvement de la Russie vers l'est : en Sibérie, en Russie, en Asie centrale. — Grégoire Strogonow et les mines de l'Oural. Iermak et les Cosaques du Don. — Conquête de la Sibérie. Prise de Sibir. — Le tzar Pierre-le-Grand et l'Asie. — Khodja-Nefès. — Expédition de Békovitch sur Khiva (1714). — Buchkoltz en Sibérie. — Dissensions kirghises. — Les trois Hordes. — Fondation d'Orenbourg (1730). — Brigandages dans le steppe. — Colonnes expéditionnaires. — Création de postes fortifiés. Novo-Alexandrovsk (1833). — Expédition de Pérovski sur Khiva (1839). — Soumission du khan de Khiva. — Lignes de forteresses : d'Orenbourg au Syr-Daria.— Flottille dans la mer d'Aral. — Les Russes aux embouchures du Syr et de l'Amour (1854). — Inquiétudes de l'Angleterre. — Circulaire Gortschakow : « La Russie est obligée d'avancer. » — Agitation en Asie centrale. Tchernaïew. — La guerre sainte. — L'essaoul Serov. — Prise hardie de Taschkend. — Romanovsky. — Les ambassadeurs russes rendus par l'émir de Bokhara. Création du gouvernement général du Turkestan (1866). — Kauffmann. — Prise de Samarkand (1868). Révolte. Héroïque défense de la garnison russe. — Paix avec Bokhara (1868). — Révolte de Katta-Tura.

— Expédition sur Khiva (1873). Création du district militaire transcaspien. — Expédition malheureuse du général Lomakine contre les Tekkès (1877-1879).

Un homme politique anglais a dit un jour à la tribune que « les sables de l'Asie centrale seraient pour la Russie ce que les neiges de la Russie avaient été pour les Français en 1812 ».

Cette sinistre prédiction ne s'est pas encore accomplie et l'inauguration du chemin de fer transcaspien à laquelle nous venons assister semble lui infliger un sanglant démenti.

Voyons quels ont été depuis deux siècles les progrès de la Russie en Asie centrale.

Le mouvement de la Russie vers l'Asie a commencé aussitôt après l'expulsion des Mongols. Les progrès des Russes se sont successivement étendus sur la Sibérie, le Turkestan, l'Asie centrale.

La première conquête orientale fut celle de la Sibérie. Elle eut lieu sous le règne d'Ivan IV Vassiliévitch, au milieu du seizième siècle. Grégoire Strogonow, un des favoris du tzar, obtenait en 1558 la concession de cent quarante-six verstes de terres sur les bords de la Kama et commençait l'exploitation des richesses minérales de l'Oural, que ses Cosaques ne tardèrent pas à franchir. Mais il vint se heurter au royaume tartare de Sibérie et entra en lutte ouverte avec ces redoutables adversaires. C'est alors qu'un chef des Cosaques du Don, Iermak Timofow, longtemps adversaire des Russes sur les bords de la Volga, demanda son pardon et passa au service des Strogonow qui l'envoyèrent contre les Tartares.

Iermak partit à la tête de six mille cavaliers, franchit l'Oural et grâce à l'armement de ses soldats, qui presque tous avaient des armes à feu, il parvint, malgré des difficultés de toute sorte, à battre et à soumettre les Sibériens, les Vogouls, les Kirghises, les Samoièdes et les peuplades des bords de l'Irtysch et de l'Obi. Il s'empara aussi de

Sibir, la capitale du royaume du khan Koutchoum et fit prisonnier le fameux Mamet-Koul, le propre cousin du prince tartare. Puis, après avoir établi à Sibir même le centre de sa domination il fit hommage de ses conquêtes au tzar. Sibir donna, dit-on, son nom à la vaste contrée dont elle était la capitale. La ville de Tobolsk fut bâtie plus tard à vingt kilomètres au nord de l'ancienne Sibir, en 1587; Irkoutsk en 1661. — Albazine, sur l'Amour, fut occupé en 1650.

Les frontières septentrionales des nouvelles possessions russes étaient protégées par l'Océan et par la rigueur du climat. Il n'en était pas de même de leurs frontières méridionales. Celles-ci touchaient en grande partie aux steppes de l'Asie centrale et restaient ouvertes aux incursions des nomades qui enlevaient le bétail et emmenaient les habitants en captivité.

Déjà sous Pierre-le-Grand des expéditions furent envoyées pour pacifier les steppes et rendre possible l'établissement d'un mouvement commercial régulier entre la Russie et l'Asie centrale: une des grandes préoccupations du tzar. Son esprit, ses travaux, ses projets d'avenir se rapportaient à la conquête future de ces lointains pays. Il avait tracé lui-même la route que ses armées devaient suivre : 1° la mer Caspienne, la Perse et le golfe Persique; 2° Astrakan, Khiva, Bokhara, Samarkand, c'est-à-dire le Turkestan et le bassin de l'Amou-Daria, l'Oxu des anciens. Son ancien lit retrouvé permettait d'assurer que, jusqu'à une époque toute récente, cette rivière avait versé ses eaux dans la mer Caspienne et avait servi jadis aux transports commerciaux et militaires des habitants du Turkestan. N'était-ce pas là une route toute trouvée? Et en rendant à la mer Caspienne les eaux de l'Amou-Daria, tributaire aujourd'hui de la mer d'Aral, n'avait-on pas la voie la plus simple, la plus rapide et aussi la plus sûre pour s'enfoncer jusqu'au centre de l'Asie ?

C'est un Turkoman émigré, Khodja-Néfès, qui donna à

Pierre-le-Grand des renseignements sur les divers pays du Turkestan, jusqu'alors très inconnus. Il avait fréquenté les médressés (écoles) de Khiva, de Bokhara, de Samarkand et connaissait, pour les avoir parcourus, les khanats de l'Asie centrale.

En 1700 Pierre-le-Grand rendait un ukase où il donnait à son ministre des affaires étrangères les instructions suivantes : « Envoyez à Khiva mes félicitations au khan à l'occasion de son avènement au khanat. De là, mon envoyé se rendra auprès du khan de la Bokharie sous prétexte d'une affaire commerciale et d'une apparence sérieuse ». Il ordonna aussi de prendre des renseignements relatifs à Yrked (Yarkand) et d'apprendre à quelle distance cette ville était située de la mer Caspienne. Le tzar désirait aussi savoir si des fleuves se jetaient dans cette mer.

Bientôt après le khan de Khiva demanda à Pierre-le-Grand son appui contre son ennemi, l'émir de Bokhara. L'occasion était excellente pour intervenir dans les affaires de l'Asie centrale. Le tzar accepta avec empressement. Le khan de Khiva se déclara alors vassal et tributaire de la Russie, sous la condition que les Russes le protégeraient contre ses redoutables ennemis les Turkomans. Une colonne de six mille hommes, commandée par un lieutenant du régiment Préobrajenski de la garde impériale, Bekovitch-Tcherkaski, partit en 1714 pour Khiva. Elle contourna la Caspienne, consacra tout d'abord deux années à explorer ses bords ; à reconnaître les pays traversés et à établir de distance en distance des forts qui protégeraient son retour. Au printemps de l'année 1717, Békovitch, qu'accompagnait un nombreux convoi, reprit sa marche vers l'est et traversa heureusement la pointe nord du désert d'Oust-Ourt, le même que le chemin de fer traverse dans sa plus grande longueur. Les premières opérations du chef russe furent des succès. Il refoula victorieusement les tribus qui essayaient de lui disputer le passage. Mais ayant commis l'imprudence de disséminer ses troupes dans des cantonnements éloignés les uns des

autres, il fut assassiné avec tous ses soldats. Ce désastre imprévu anéantissait les projets de Pierre-le-Grand. Mais la route de Khiva était trouvée et reconnue; les premiers jalons d'une invasion étaient posés. Cent cinquante ans plus tard, les soldats russes, traversaat les steppes désolés de l'Ourt-Oust, devaient retrouver les ossements de ces premiers soldats de la civilisation et les restes presque intacts des forts Alan et Devlet-Guirai, construits par les troupes de Békovitch.

Une autre expédition, sous Buchkoltz, fut organisée en Sibérie, à Tobolsk. Elle devait rejoindre le cours de l'Irtysch supérieur et marcher sur Yarkand, s'en emparer et s'y fortifier. «Il faudra étudier, écrivait le tzar, s'il n'est pas possible d'établir une exploitation d'or sur l'Amou-Daria et voir avec exactitude où ce fleuve se jette». Cette expédition eut plus de succès que celle de Khiva. Ses opérations valurent aux Russes l'occupation du cours moyen de l'Irtysch et la fondation d'Omsk. La ligne frontière des steppes sibériens commençait à se constituer.

A la fin du dix-septième et au commencement du dix-huitième siècle, les Kirghises, pressés à l'est et au nord-est par les gens du khanat de Kokhand, alors puissants, réclamèrent à diverses reprises le protectorat de la Russie sans pouvoir l'obtenir. Les Turkomans firent la même demande à Pierre-le-Grand avec un succès égal.

Malgré la faiblesse de la frontière, les Russes n'avaient pas intérêt à dépasser le fleuve et les monts Ourals ou la rivière Irtysch.

Les dissensions augmentaient entre les trois hordes Kirghises. La *Petite Horde* fut en partie soumise par les Kokhandais, qui occupèrent le cours inférieur du Syr-Daria et fondèrent Ak-Metchet (aujourd'hui fort Perowski), tandis que des fractions de la *Moyenne* et de la *Grande Horde* reconnaissaient la suprématie de chefs mongols du territoire de Kouldja. Les hordes les plus voisines du territoire occupé par les Russes réclamèrent encore une fois leur protection. Comme leurs demandes restaient sans

succès, elles envahirent la frontière. L'une des fractions les plus importantes s'avança jusqu'à Kazan.

Elle fut repoussée. Mais les Russes cédant enfin aux instances d'Abdul-Khaïr, khan de Petite-Horde, lui accordèrent leur protection (1730). Le khan s'engageait à maintenir la tranquillité sur la frontière et à fournir des escortes aux caravanes russes. La Russie consentait, en retour, à reconnaître l'hérédité du khan dans la famille d'Abdul-Khaïr et à élever un fort dans la zone de parcours soumise à ce prince. Ce fort prit le nom d'Orsk et sa construction marqua l'établissement de la ligne frontière d'Orenbourg. Les Kirghises, au début facilitèrent beaucoup le trajet de l'Oural à la mer d'Aral. Les relations commerciales devinrent plus fréquentes. Orenbonrg, créé à deux cents kilomètres au sud-ouest d'Orsk se transforma en entrepôt des produits d'Europe et d'Asie et devint le point d'arrivée de toutes les caravanes d'échange.

Pourtant ce premier pas fait vers le centre de l'Asie n'amena pas les avantages que l'on en attendait au début. Les Russes n'eurent pas seulement à défendre ces nouveaux sujets contre les autres tribus asiatiques. Il fallut encore les punir des brigandages auxquels ils se livraient constamment sur le territoire même de leurs protecteurs. Pendant près d'un siècle les Kirghises et les Turkomans ne cessèrent jamais leurs incursions. Outre les riches caravanes qu'ils réussissaient à piller, ils emmenaient chaque annés en esclavage des centaines de Russes qu'ils vendaient ensuite sur les marchés de Khiva, de Bokhara et de Kokhand.

Pour réprimer le brigandage, ramener le bétail volé et protéger les tribus qui restaient pacifiques, le gouvernement russe prit l'habitude d'organiser de temps en temps de petites colonnes expéditionnaires dont la force, accrue peu à peu, alla jusqu'à deux mille hommes. Ces colonnes étaient analogues à celles qui sillonnaient il y a quelques années l'extrême sud de nos provinces d'Algérie ou à la

colonne du Haut-Fleuve qui chaque hiver va visiter au Sénégal nos postes de l'intérieur.

Ces colonnes russes, souvent très nombreuses, véritable gendarmerie du steppe, occupaient la région pendant des mois entiers, fournissant aux caravanes des escortes dont l'effectif atteignait parfois deux cent cinquante fantassins, deux cent cinquante Cosaques et deux canons....

Aussitôt que les colonnes avaient quitté le pays, les désordres recommençaient. Malgré les liens de parenté qui unissaient ces diverses tribus, le pillage, le vol des bestiaux et la chasse aux esclaves étaient des événements trop communs parmi elles pour espérer en avoir raison par les moyens ordinaires.

Le système des colonnes mobiles n'ayant produit que des résultats médiocres, le gouvernement résolut d'entreprendre la construction d'un certain nombre de postes fortifiés à l'entrée du steppe, sur les pentes orientales de l'Oural. On s'aperçut bientôt de l'insuffisance de cette mesure. Il fallait s'enfoncer dans le désert et s'établir sur le territoire même des nomades.

Par ce qui précède on peut voir que dans le Turkestan la Russie a obéi dans ses annexions successives, à des nécessités de frontière.

En 1833, on éleva sur les bords de la mer Caspienne la forteresse de Novo-Alexandrovsk et le comte Perovski, gouverneur général d'Orenbourg, fit construire quatre forts du côté de la ligne d'Orenbourg. Mais on ne pouvait arriver à des résultats sérieux qu'en portant un coup décisif au foyer même du brigandage, à Khiva.

Le tzar Nicolas résolut, en 1839, d'en finir avec les tribus turkomanes et de frapper à Khiva un coup décisif. Il chargea le général Perowski d'une importante expédition. C'est à peu près la même mission qui devait être confiée, à Géok-Tépé, au général Lomakine quarante ans plus tard contre les Turkomans de l'oasis d'Akhal.

Cinq mille hommes (trois bataillons et demi d'infanterie, vingt-deux canons, quatre obusiers, deux mille

chevaux) furent réunis à Orenbourg avec les moyen des transport : dix mille quatre cents chameaux et deux mille conducteurs kirghises. La colonne avait à parcourir environ treize cents kilomètres et transportait des approvisionnements pour deux mois. Elle devait se diriger vers l'Oust-Ourt en traversant le bassin de l'Ilek, affluent de l'Oural et l'Emba, tributaire de la Caspienne, puis se ravitailler après deux mois de marche à l'aide des approvisionnements réunis au fort de Novo-Alexandrowsk, construit en 1832 au fond du golfe Mort; gravir le plateau de l'Oust-Ourt, longer la mer d'Aral et marcher sur Khiva. On partit en hiver (le 26 novembre 1839). Une neige épaisse couvrait le sol et la température ne tarda pas à s'abaisser jusqu'à trente degrés Réaumur (quarante-quatre degrés centigrade) au-dessus de zéro. Les tempêtes de neige et les privations causèrent la mort de beaucoup d'hommes. Mille hommes et huit mille chameaux périrent pendant la route. La marche en avant devenait impossible. La colonne revint au mois de juin à Orenbourg, après avoir perdu le tiers de son effectif.

Mais les Russes sont gens tenaces. Battus, ils reviennent à la charge. Vaincus de nouveau, ils se *recueillent*, suivant le mot célèbre d'un de leurs diplomates. Ainsi, sans se laisser décourager par un insuccès dont il ne fallait d'ailleurs accuser que la rigueur exceptionnelle de la température, les Russes préparèrent une seconde expédition.

A cette seule nouvelle, Allah-Kouli-Khan fit acte de soumission en renvoyant tous les sujets russes qu'il détenait encore. Et en 1842, le nouveau khan, Hakim-Kouli-Khan signa avec le colonel Danilewski, envoyé à Khiva par le gouvernement Saint-Pétersbourg un traité qui accordait de grands avantages à la Russie. C'était un succès. Les Russes s'en contentèrent momentanément, attendant l'heure propice de la prise de Khiva, qui devait se faire encore attendre vingt-deux ans.

Le général Perowski eut l'idée de relier par des postes

fortifiés la route d'Orenbourg à la mer d'Aral et au Syr-Daria. Des forts furent construits en 1847 à Karaburek, Ouralsk, Irguiz. En 1847, les Russes occupèrent le cours inférieur du Syr-Daria. La même année, deux vaisseaux à voiles furent transportés, morceau par morceau, à dos de chameau et mis à flot dans la mer d'Aral. Un troisième, sous le commandement de l'explorateur Butakow, continua en 1849 l'étude de cette mer et du delta de l'Amou-Daria. Les forts Aralsk, Raim, Kazalnisk, Kennaktchi furent élevés en 1847 et en 1848 sur le Syr-Daria.

Les Russes, on le voit, pénétraient tout doucement en Asie centrale.

Le steppe resta calme pendant quelque temps. Puis, en 1851, les Kirghises du Kokhand enlevèrent à leurs compatriotes, sujets de la Russie, près de 50,000 têtes de bétail. Ce butin fut, du reste du reste, repris avec l'aide d'un détachement de 100 Cosaques et de 50 fantassins russes. De nouvelles incursions forcèrent en 1853 le comte Perowski, qui avait repris le poste de gouverneur à s'emparer d'Ak-Metchet, la principale forteresse Kokhandaise, sur le Syr-Daria. Les Turkomans étaient décidés à le défendre jusqu'à la dernière extrémité.

Après une première tentative demeurée infructueuse, le comte Perowski revint en forces, bombarda le fort et s'en empara, malgré le courage des Kokhandais, qui moururent presque tous les armes à la main. La citadelle, aussitôt reconstruite, reçut le nom de fort Perowski, fut reliée à Kazalinsk par deux autres ouvrages de défense intermédiaires qui achevèrent la ligne de forts, protectrice de la frontière russe.

En 1854, douze mille Kokhandais vinrent essayer de reprendre le fort Perowski. Une audacieuse sortie de la garnison les força à abandonner leur entreprise.

Les Russes, en poussant jusqu'à Syr-Daria les limites de leurs provinces asiatiques, donnaient à leur immense empire des frontières plus ou moins naturelles — mais en tout cas, beaucoup plus fixes et plus faciles à défendre.

C'était dans leur marche en avant une grande étape franchie. C'était enfin l'occupation de points solides, d'où ils pourraient s'élancer, après avoir repris haleine, à l'assaut de nouvelles positions, refoulant sans cesse devant eux les peuplades turkomanes, les poussant ensuite dans leurs derniers retranchements; les forçant enfin à capituler ou à disparaître.

En 1854, une colonne russe pénétra dans le bassin de l'Ibi, qui après avoir pris sa source sur le territoire chinois se jette dans le lac Balkasch La vallée de cette rivière, comme la haute vallée du Syr-Daria, connue sous le nom de Ferganah est un pays fertile et en outre, un passage important de caravanes. Les Russes y construisirent le fort de Vernoe qui, par sa situation est devenu, bien que d'existence toute récente, un des marchés importants de l'Asie centrale. La même année (1854) le comte Mouraview-Amourski s'emparait des bouches de l'Amour.

Les progrès successifs des Russes dans l'Asie centrale ne tardèrent pas à tendre leurs relations avec l'Angleterre, préoccupée de cette puissance qui s'élevait à côté de la sienne et qui se rapprochait de l'Inde. Pendant la guerre d'Orient, de 1854 à 1856, le mouvement en avant des Russes s'arrêta en Asie. Mais il était une nécessité. Il reprit après la signature du traité de Paris à travers les steppes et les oasis du Turkestan oriental. « La Russie ne pouvait, a dit un écrivain russe, s'arrêter qu'aux frontières d'un Etat régulièrement organisé, tel que la Chine, la Perse ou l'Afghanistan.

La ligne d'Orenbourg et celle de la Sibérie étaient séparées par un espace de plus de mille kilomètres, dépourvu de toutes défenses. Cette trouée s'étendait du fort Perowski à Vernoë et livrait tout naturellement passage aux bandes de brigands qui venaient infester la frontière.

Une colonne forte de deux mille cinq cents hommes partit de Sibérie sous les ordres du général Tchernaïew, s'empara de la ville fortifiée d'Auli-Ata et se réunit à une autre colonne forte de douze cents hommes, commandée

par le général Verevkine et qui venait d'Orenbourg. Turkestan, puis Tchemkend, importantes forteresses, furent prises d'assaut, au prix de pertes insignifiantes. La première affaire coûta aux Russes vingt-neuf hommes, et la deuxième trente-neuf. On crut d'abord pouvoir s'arrêter là. La ligne des hauteurs qui s'étend entre la ville de Tachkent et de Tchemkent semblait une barrière toute marquée entre les possessions russes et les khanats de l'Asie centrale. Mais on s'aperçut que cette nouvelle frontière ne présentait pas des garanties suffisantes.

Voici, d'ailleurs, la réponse du prince Gortchakow à une note anglaise : « La ligne primitive de nos frontières le long du Syr-Daria jusqu'au fort Perowski d'un côté et de l'autre jusqu'au lac Issi-Koul avait l'inconvénient d'être presque à la limite du désert. Elle était interrompue sur un immense espace entre les deux points extrêmes. Elle n'offrait pas assez de ressources à nos troupes et laissait en dehors des tribus sans cohésion avec lesquelles nulle tranquillité n'était possible. Malgré notre répugnance à donner à nos frontières une plus grande étendue, ces motifs ont été assez puissants pour déterminer le gouvernement à occuper la ville de Tchemkent récemment enlevée par nos troupes. Nous avons ainsi pour voisins immédiats les populations fixes, agricoles et commerçantes du Kokand. Nous nous trouvons en face d'un milieu social plus solide, plus compact, moins mobile, mieux organisé. Cette considération marque avec une précision géographique la limite où l'intérêt et la raison nous prescrivent d'arriver et nous commandent de nous arrêter.... » La position des Russes dans l'Asie centrale est celle de tous les États civilisés qui se trouvent en contact avec des peuplades à demi-sauvages, errantes, sans organisation sociale fixe. Il arrive toujours en pareil cas qu'on a des incursions, des pillages à réprimer. Pour y mettre un terme, on est forcé de réduire à une soumission plus ou moins directe les peuplades limitrophes. Une fois ce résultat atteint, les tribus se trouvent à leur tour exposées aux agressions

de leurs voisins. Il faut donc les défendre contre ces déprédations et châtier ceux qui les commettent. De là, la nécessité d'expéditions lointaines, coûteuses et périodiques.

Une agitation sourde régnait parmi les populations de l'Asie centrale. Des masses considérables de Kokhandais se réunirent à Tachkend, à quelques jours seulement de Tchemkend, qu'occupaient les Russes. Il importait de disperser sans retard ces rassemblements. Car il était à craindre que les gens du khanat de Kokhand, prenant l'offensive, ne vinssent à écraser sous leur immense supériorité numérique les faibles détachements russes — comme à Khiva — et que le pays tout entier ne se mît en insurrection. Dans le courant de cette même année 1864, le hardi et téméraire général Tchernaïew marcha donc avec trois bataillons, une sotnia de cosaques et quatre canons à l'attaque de Taschkend. Mais l'assaut fut repoussé et coûta soixante-seize hommes à la colonne : perte très sérieuse relativement à son faible effectif. Les Kokhandais continuèrent à se concentrer.

Un corps ennemi important dépassa Tchemkent ; attaqua près de Turkestan, pendant une halte, une sotnia de cosaques de l'Oural, commandée par l'essaoul (1) Serov, forte de cent quatre hommes et d'un canon. Ce fut une belle défense. Les cosaques se firent un rempart de leurs chevaux. Après avoir supporté pendant deux jours des attaques incessantes, ils se frayèrent un passage le sabre à la main à travers la masse de leurs adversaires et parvinrent à rejoindre la colonne envoyée de Turkestan à leur secours. Ils avaient perdu cinquante-sept hommes ; trente-huit étaient blessés ; neuf cosaques seulement n'avaient pas été atteints. L'histoire de la guerre en Asie centrale abonde en épisodes de ce genre, glorieux pour les armes russes comme cellle de nos campagnes d'Algérie.

---

(1) Sous-lieutenant.

Cet événement démontrait clairement le danger qu'il avait de laisser aux mains de l'ennemi un point aussi important et aussi rapproché que Taschkend. Il devenait urgent de s'en emparer.

On raconte qu'à ce moment arriva au général Tchernaïew de Saint-Pétersbourg au camp russe un message pressant de l'empereur qui, informé de l'échec subi devant Taschkend interdisait une nouvelle attaque de cette ville. Le général Tchernaïew auquel était adressé le message n'en prit, dit-on, connaissance qu'après la bataille.

Taschkend, ville de soixante-dix mille âmes fut attaquée avec dix-neuf cent cinquante et un hommes et douze pièces d'artillerie.

L'assaut très hardi donné la nuit réussit complètement et ne coûta aux Russes que cent vingt-cinq hommes : perte minime pour un résultat de cet importance. Le général Tchernaïew put écrire à l'empereur : « Sire, les ordres de Votre Majesté, m'interdisant de prendre Taschkend, me sont parvenus dans Taschkend même, qui est pris et que je dépose aux pieds de Votre Majesté ». — On dit encore que malgré la bonne nouvelle que lui donnait la réponse du général Tchervaïew, l'empereur Alexandre ne fut pas satisfait. Et on a voulu voir dans la prise de Taschkend obligeant à une nouvelle marche en avant, une des raisons pour lesquelles quelque temps après le général Tchernaïew fut relevé de son commandement.

La prise de Taschkend mettait les Russes en contact direct avec les puissants khanats de Khokhand et de Bokhara, heureusement divisés entre eux. Déjà l'émir de Bokhara, Seïd-Mozaffer-Khan, avait essayé d'empêcher les Russes de prendre Tachkend, occupé par une partie de ses troupes.

Seïd-Mozaffer-Khan, qui prétendait descendre de l'illustre Timour, se croyait appelé à de grandes destinées. Il avait pris en mains la cause de l'Islam, prêchait le *Djeddad* et voulait conquérir l'Asie centrale. Après s'être fait nommer tuteur du jeune khan de Kokhand, encore

mineur, il occupa Kodjend, somma les Russes d'évacuer les territoires qu'ils occupaient et fit jeter en prison les quatre envoyés russes que le général Tchernaïew, gouverneur du Turkestan, lui envoyait en ambassade.

A cette nouvelle le général s'avança avec deux mille hommes et seize pièces de canons jusqu'à Djizack, à l'entrée du défilé célèbre connu sous le nom de « Porte de Tamerlan » et qui commande la route de Samarkand.

Manquant d'approvisionnements les Russes rétrogradèrent sous peine d'un désastre. L'émir enhardi par cet insuccès s'avança à son tour jusqu'à quatre-vingts kilomètres de Tachkend avec quarante mille hommes en proclamant partout la guerre sainte. Sur ces entrefaites le général Tchernaïew était remplacé par le général Romanovski. Ce dernier avait reçu avant son départ des instructions extrêmement pacifiques : il lui fut impossible de les remplir. La population de Tachkend commençait à donner des symptômes d'inquiétude et tout semblait annoncer une insurrection prochaine. Dans ces circonstances critiques, se maintenir sur la défensive pouvait mener le détachement russe à un désastre. Une offensive vigoureuse pouvait, au contraire, sauver la situation et préserver le pays d'un soulèvement général. Une fois encore, pour le salut commun, les ordres de l'empereur furent méconnus.

Le général Romanovski, qui montra en ces circonstances une grande décision et une grande énergie partit de Tachkend le 18 mai 1866 avec trois mille six cents hommes et vingt canons, atteignit l'ennemi dans les plaines d'Irdjar, entre Djizak et Kodjend et le mit en pleine déroute le 20 mai. Le khan de Khokhand, uni à l'émir de Bokhara contre les infidèles, avait de son côté proclamé la guerre sainte. En apprenant la défaite de ses alliés, il arrêta sa marche en avant et se borna à occuper fortement Kodjend, d'où il pouvait menacer Tachkend. Le général Romanovski marcha contre lui et le 5 juin les Russes prenaient Kodjend, après un bombardement de

plusieurs jours. Leurs pertes s'élevèrent à sept officiers et plus de cent soldats tués dans les jardins avoisinant la ville.

Cette victoire eut un grand retentissement en Asie. Elle montra aux différents pays voisins la force et la puissance de l'armée russe. Elle prépara la main-mise sur les khanats de Kokhand et de Bokhara qui n'était plus qu'une question de temps.

L'émir Mozaffer-Khan détenait toujours prisonniers les ambassadeurs russes. Vivement sollicité de leur rendre la liberté, il s'y refusa. Les Russes formèrent alors contre lui une nouvelle colonne expéditionnaire forte de dix-neuf compagnies, de cinq sotnias, de seize pièces d'artillerie montée ; de huit pièces d'artillerie à cheval et de quatre mortiers : un petit corps expéditionnaire. Oura-Tioubé fut pris le 24 octobre et Djizak le 30 octobre 1866. L'émir consentit alors à rendre les envoyés russes qu'il retenait prisonniers. Leur captivité avait duré six mois. Chaque jour menacés de mort, ils n'avaient cependant subi aucun mauvais traitement et avaient été gardés sous une étroite surveillance dans une maison particulière.

La nouvelle frontière entre la Russie d'une part, Bokhara et le Kokhand d'autre part, suivait la crête des hauteurs de Nourakine et de Malgouzar. Elle se trouvait, par suite, très rapprochée de Samarkand, le foyer du fanatisme musulman dans cette région. De nouvelles complications inévitables ne pouvaient manquer de se produire bientôt.

A la suite de ces événements, un ukase du 11/23 juillet 1866 décréta que tous les territoires nouvellement acquis formeraient désormais le gouvernement du Turkestan, avec Taschkend comme capitale et le général Kauffmann pour gouverneur. Ce dernier s'efforça d'entamer aussitôt avec le Khokhand, Boukhara et Khiva des relations pacifiques propres à favoriser le développement intérieur des nouvelles possessions russes. Le khan de Khokhand, Khoudoïar-Khan, accueillit favorablement ces

ouvertures, abolit l'esclavage et conserva d'excellentes relations avec la Russie jusqu'à sa chute, qui eut lieu en 1875, et fut suivie de l'annexion pure et simple du Khokhand et du Tergonah.

Le khan de Khiva et l'émir de Bokhara ne suivirent pas cet exemple. Le premier refusa d'entamer des négociations et de rendre la liberté aux prisonniers russes qu'il détenait. Quand à l'émir, il traîna les pourparler en longueur, rassembla des troupes et attaqua les avant-postes russes à Yani-Kourgan, près de Djizak. Le général Kauffmann réunit de son côté une colonne de trois mille cinq cents hommes, marcha sur Samarkand. Il occupa cette ville sans coup férir, s'empara d'Ourgout et de Katty-Kourgan, sur la route de Bokhara et s'établit solidement dans tout le bassin du Zérafchan. Mais les habitants de Samarkand, soutenus par trente mille hommes venus de la province de Chakhrisiab, que la tradition donne pour patrie à Tamerlan, s'insurgèrent et attaquèrent la petite garnison de sept cents hommes laissés dans la citadelle par le général Kauffmann, commandée par l'intrépide major Von Tempel. Pendant sept jours, les défenseurs ne purent quitter un instant les murailles. Les assaillants pénétrèrent à diverses reprises dans les retranchements et furent repoussés à la baïonnette. Plus d'un tiers de la garnison avait succombé lorsque la colonne principale, revenue sur ses pas, arriva à son secours. Les insurgés furent châtiés d'une manière exemplaire. Après cette brillante campagne, la paix fut conclue avec le khanat de Bokhara. L'une des clauses principales du traité était l'abolition de l'esclavage.

Un des conseillers de l'émir qui contribuèrent le plus à la signature de la paix, fut le beg de Zaadin, ville située à cinquante verstes de Katty-Kourgan : Achmet-Inak, qui malgré sa jeunesse, jouissait de la confiance illimitée du souverain, particulièrement en tout ce qui touchait à la politique extérieure du khanat. Ce beg réussit à faire comprendre à son maitre la nécessité de maintenir des

relations amicales avec des voisins aussi puissants que les Russes et à le convaincre sans blesser ses sentiments religieux que la puissance et l'existence même de la Bokharie dépendaient de ces bonnes relations. Achmet-Inak osa montrer de la sympathie aux Russes qui venaient commercer à Bokhara et leur prêta un appui effectif.

Arminius Vambéry, le *Faux Derviche*, professeur hongrois très versé dans la langue turque et dans la religion musulmane a risqué en 1862 un voyage en Asie centrale auquel il s'était préparé par un séjour de plusieurs mois à Constantinople. Il prit le costume et la qualité d'un effendi afin de parcourir l'Orient sous les dehors d'un musulman.

Il alla d'abord en Perse, sous le nom de Rachid Effendi, passa pour un derviche et vint à Bokhara où il vit Achmet-Inak.

Ce fut le seul que Vambéry ne trompa pas d'une manière absolue. Le faux derviche a raconté que lorsqu'il se trouva en présence du regard inquisiteur d'Achmet-Inak, qui gouvernait alors toute la Bokharie pour l'émir absent, il se crut perdu et ne put se défendre d'un léger tressaillement. « Je vis bien par ce regard pénétrant du lieutenant du khan que mon secret était deviné... »

Plus tard, M. Karazine demanda à Achmet-Inak, s'il se rappelait un hadji très vieux et boîteux, venu de très loin, il y avait quelques années, pour étudier la religion à Bokhara et à Samarkand. Achmet répondit en souriant :

— Nos saints lieux attirent chaque année de nombreux pèlerins. Je me souviens pourtant de celui dont vous voulez parler. Il était un savant mollah, beaucoup plus savant que tous les autres sages de Bokhara....

Karazine lui apprit alors que Rachid-Effendi était un Européen et il lui traduisit ce passage du livre de Vambéry où le voyageur parlait de lui.

— Je savais parfaitement qui il était, reprit Achmet. Mais je savais qu'il n'était pas un homme nuisible et je ne voulais pas perdre un personnage aussi savant. C'était

aux mollahs à se renseigner sur celui qui vivait parmi eux. Ils ne doivent s'en prendre qu'à eux-mêmes d'avoir « obstrué leur cervelle et leurs yeux. »

Achmet-Inak s'était opposé de tout son pouvoir à la guerre avec la Russie. Mais il n'avait pu l'emporter sur le fanatisme des milliers de mollahs réunis à Bokhara.

C'est à lui que la Bokharie fut redevable de la paix avec le gouverneur du Turkestan.— La dernière question qu'il traita avec l'autorité russe fut celle de la distribution des eaux — dont l'existence de Bokhara en même temps que celle de toutes les villes et de tous les bourgs situés en aval dans la plaine dépend. Le Zérafchan, qui passe à Samarkand, va ensuite arroser Bokhara. Les Russes peuvent donc, quand ils le voudront, par une simple dérivation des canaux, faire mourir de soif les habitants de « l'étoile du monde » et convertir en un désert brûlant ces régions fertiles.... Cette œuvre de destruction, que les Bokhares redoutent beaucoup, ne sera jamais accomplie par les Russes. Mais ce qui précède suffit à expliquer, mieux que beaucoup d'autres raisons, la déférence des Bokhares pour la volonté des Russes.

La paix que les Russes avaient conclu avec Bokhara en 1868 n'était pas assurée. La prise par les chemises blanches de Samarkand, foyer sacré de l'Islam, avait infligé aux Mahométans asiatiques un sanglant affront. Partout les mollahs prêchaient en Asie centrale la guerre sainte, Le clergé musulman, uni par ses intérêts personnels, fanatique et incapable de comprendre que la lutte était inégale, réussit à soulever les mécontents. Le fils aîné de l'émir, Katta-Tura (chef principal), quitta Bokhara et se mit à la tête de l'insurrection.

La guerre civile s'alluma. Les émissaires de révolte circulant partout déclarèrent l'émir Mozaffer déchu du trône et Katta-Tura investi du pouvoir. Le *djeddad* était déclaré à tout ce qui était russe. Enfin, l'heure était venue de l'extermination des infidèles dans les khanats.

Jusqu'à ce moment, la plus grande tranquillité n'avait

pas cessé de régner dans les territoires occupés par les Russes. Le pays restait calme, aucune velléité insurrectionnelle ne s'était produite. Les précautions militaires étaient bien prises en cas d'incident. Pendant ce temps, les troupes de l'émir se faisaient outrageusement battre; Kerki, une des villes les plus importante du khanat, venait d'être prise par Katta-Tura, qui y établit son quartier général. Chaar, Kitale se soulevaient contre l'émir allié des Russes. Les forces du jeune révolté grandissaient tous les jours. Il devenait un danger.

Le chef du district de Samarkand homme d'énergie, à la décision prompte, le général Abramow, avait fait toute sa carrière en Asie centrale et savait qu'avec les Asiatiques, le moment venu, il ne faut plus temporiser. Les chemises blanches des soldats russes se montrèrent soudain sous les murs de Kerki qui fut pris d'assaut. La répression fut sanglante, mais Katta-Tura s'était réfugié a Chabir-Scialy, point montagneux qui avait conservé son indépendance. Une colonne mobile russe alla y chercher l'agitateur et prit la ville. Katta-Tura échappa encore. Mais s'étant aventuré avec trois cents cavaliers à Khatirtchi, à la limite du territoire russe, il fut trahi par un habitant, qui vint avertir le chef du détachement russe de Katti-Kourgan de la présence du rebelle dans le voisinage, en donnant des détails précis.

Les chevaux des rebelles étaient fatigués. Ils passeraient probablement la nuit à Khatirtchi et ne se mettraient en route que le lendemain pour rentrer dans le steppe. Une sotnia de Cosaques et deux compagnie d'infanterie furent immédiatement dirigées sur le village devant lequel ils arrivèrent avant le jour et qu'ils cernèrent. Les cavaliers turkomans avaient déjà pris la fuite. Mais cette fois, les Russes s'emparèrent du prince. Katta-Tura fut livré bientôt après aux regards irrités, mais justes, du grand et vénéré Mozaffer, qui fit prompte et sommaire justice de son fils révolté, dont la tête fut exposée à la porte du palais. L'insurrection avait perdu

son chef. La province révoltée rentra sous l'autorité de l'émir.

Un officier russe, qui a connu Katta-Tura, se le rappelle très bien. Bien qu'âgé de plus de vingt ans, le fils aîné de l'émir avait l'air d'un enfant : on lui eût donné seize ans à peine. Il était d'ordinaire vêtu, comme ses compagnons, d'une robe jaune en drap de chameau et son costume ne se distinguait des autres que par un turban en cachemire de prix.

Il montait un cheval alezan dont le front était traversé du haut en bas par une raie blanche. Les jours de combat il portait une cotte de maille par-dessus ses vêtements. Un bouclier rond, parsemé de monnaies d'or, était pendu à sa selle. Son sabre recourbé, à manche de fer, etait suspendu en sautoir par une chaîne d'or. Il marchait toujours accompagné de deux Kirghises, dont l'un portait un étendard en soie verte, sur lequel étaient brodés en caractères d'or les versets du Coran relatifs à la guerre sainte. Pendant les quelques mois qu'il tint la campagne, il commit une infinité de cruautés et s'il eût vécu et régné, il promettait d'être un despote sanglant et de dépasser en férocité son illustre père.

Les Russes étaient arrivés maintenant sur les rives de l'Amou-Daria. Le gouvernement général du Turkestan, faisant la tache d'huile, s'étendait d'une part jusqu'à la Chine, de l'autre part jusque sur les bords de l'Amou-Daria qui, prenant sa source dans le nord de l'Afghanistan, passe à Khiva avant de se jeter dans la mer d'Aral. Ce qu'un écrivain russe écrivit il y a vingt ans se vérifiait enfin : « Depuis le règne de Pierre-le-Grand l'empire s'est avancé avec diligence et au prix d'énormes sacrifices à travers les steppes qui lui barraient le passage. Il les a maintenant franchis. Il est arrivé au bassin de deux grands fleuves dont les eaux arrosent des pays fertiles et peuplés. Il a le droit de chercher à se dédommager de ses sacrifices et de ses travaux pendant plus d'un siècle. Il a le droit de se créer des frontières sûres en portant

ses colonnes jusqu'aux sommets neigeux de l'Himalaya, limites naturelles des possessions russes et anglaises De ce point seulement il peut regarder avec calme le développement de la Grande-Bretagne. »

Malgré la marche progressive des Russes dans la partie orientale du Turkestan, rien n'avait pu assurer la tranquillité des steppes vers Khiva et le traité signé avec le khan de Khiva était resté lettre morte. La mission du colonel Ignatiew n'avait pas réussi Les tentatives pour établir des forts sur la côte orientale de la Caspienne, à Krasnovodsk et à Michaïlovsk, dans la baie de Backou ; les pointes hardies du colonel Roukin en 1870 ; des colonels Sjeljetow, Skobelew, Mackosow (1871-1872) avaient suffisamment prouvé que les Khiviens entendaient garder leur independance. Les Turkomans des montagnes continuaient à arrêter et à piller les caravanes ; l'attitude des populations devenait chaque jour plus hostile. La guerre sainte était de nouveau prêchée contre les Russes. Il semblait que le khan de Khiva voulût reprendre pour son compte le rôle qu'avait voulu jouer sans succès, avant sa soumission complète et définitive, Mozaffer-Khan, émir de Bokhara.

Avant de frapper à Khiva un coup définitif, les Russes mirent d'accord les tribus révoltées des Djoungares et des Taroutchis, qui avaient expulsé les Chinois du pays de Kouldja en occupant eux-mêmes ce territoire. Ils promirent, en outre, de le rendre à la Chine et ont tenu fidèlement leur promesse.

Une tranquilité complète régnait dans le Turkestan lorsque plusieurs tribus kirghises soutenues par les Khiviens se soulevèrent sur les derrières des Russes, interrompirent momentanément les communications entre Orenbourg et Tachkend, détruisirent les stations isolées et arrêtèrent tout mouvement commercial.

Une pareille situation en se prolongeant, eût porté une sérieuse atteinte aux soldats de l'Ak-Padichah (le tzar blanc). Le cabinet de Saint-Pétersbourg se décida, en 1873,

à tenter un grand effort et une expédition sur Khiva fut décidée. Elle fut préparée avec soin, de manière à ne pas aboutir, comme les précédentes, à un insuccès et à la retraite des troupes avant d'avoir atteint Khiva. D'immenses approvisionnements furent échelonnés sur les routes d'étapes. Des colonnes partirent de Krasnovodsk, sur la mer Caspienne; de la presqu'île de Mangischalk sur cette même mer; d'Orenbourg; de Perowski sur le Syr-Daria et enfin de Tachkend, où se trouvait le corps principal sous les ordres du général gouverneur Kaufmann.

Chacune des colonnes avait à parcourir huit à quatorze cents kilomètres au milieu des steppes, en franchissant d'immenses espaces privés d'eau.

Les Russes, dans leurs marches-manœuvres à travers l'Asie centrale, ont souvent, en ces dernières années, égalé et parfois dépassé les légions romaines en Asie ou en Afrique (1).

L'effectif total des troupes mises en route atteignait quatorze mille hommes, ayant avec eux près de vingt mille chameaux. Les diverses colonnes convergèrent vers Khiva et malgré la distance, des difficultés inouies et des privation de toutes sortes, elles arrivèrent presque en même temps devant la ville et la prirent d'assaut. Le khan de Khiva signa la paix le 24 avril 1873. Il se déclarait « l'humble serviteur de l'empereur de toutes les Russies» et se reconnaissait débiteur d'une somme de deux millions et demi de roubles envers le gouvernement russe. Le général Kaufmann laissa au khan son autorité et le

(1) Nous citerons en particulier, à cause de sa difficulté et de sa hardiesse, la marche du colonel Kouropatkine, des bords de l'Amou-Daria à Kizil-Arvat (près de mille kilomètres dans un désert sans eau), en novembre 1880, pour rejoindre Skobelew.

« A Kouropatkine, seul, on pouvait confier une mission aussi *risquée* » a écrit avec raison Skobelew. — Cette marche dura un mois. Les militaires, désireux de connaître, avec détails, ce modèle de conduite d'une colonne, liront avec fruit le 2e volume du général Grodekow : *La Guere en Turkménie,* Campagne de Skobelew en 1880-1881.

soutint même contre les Turkomans Tekkès qui s'étaient révoltés. La liberté fut rendue aux prisonniers russes et aux nombreux prisonniers persans qui étaient dans les prisons de Khiva.

La frontière fut changée une fois de plus. Délimitée à l'est par l'Amou-Daria et le khanat de Bokhara, elle se prolongeait à l'ouest par une ligne tracée depuis l'extrémité sud de la mer d'Aral jusqu'à l'embouchure de l'Atrek dans la mer Caspienne. Les forts de Petro-Alexandrowsk et de Noukous sur le bas Amou-Daria furent construits. En même temps Michaïlowsk et Krasnovodsk près de la mer Caspienne, reliés par une chaîne de poste aux établissements militaires russes de la presqu'île de Mangischalk prenaient une grande importance. Un service régulier de bateaux à vapeur fonctionna aussi entre Bakou et Krasnowodsk, reliant le Caucase au territoire transcaspien.

La partie de l'Asie centrale où nous avons débarqué est celle où les armées russes se sont implantées à l'époque la plus récente. Il n'y a guère plus de quinze ans que le territoire transcaspien existe. Nous assistons à la dernière étape de la marche en avant des Russes, cette fois de l'ouest à l'est, qui par la prise et l'occupation des oasis d'Akhal et de Merv ; la création du chemin de fer transcaspien et son prolongement jusqu'à l'Amou-Daria d'abord, puis jusqu'à Samarkand, bientôt à Tachkend aura enfin réuni par une voie ferrée le Turkestan et la Transcaspienne. Tandis que des bateaux à vapeur remontent le haut Amou jusqu'à Kerki, la jeune flottille de la mer d'Aral peut communiquer directement par Khiva, Petro-Alexandrowsk, Tchardjoui, sur le grand fleuve soit avec Tachkend, chef-lieu du gouvernement général, soit par Askabad, chef-lieu de la province transcaspienne, par Ouzoun-Ada, le nouveau port sur la Caspienne, avec Bakou et Tiflis, siège du gouverneur général du Caucase, dont dépend encore la province transcapienne, la dernière en date des possessions russes et non la moins importante.

Le district militaire transcaspien fut créé par ordonnance provisoire du 21 mars 1874, à la suite de l'expédition sur Khiva, et le général-major Lomakine en fut nommé gouverneur. Malgré leurs assurances pacifiques, les Tekkès continuaient leurs *alamans* (pillages) sur les territoires protégés par les Russes. Les reconnaissances offensives effectuées en 1874 et en 1875 n'amenèrent aucun changement notable à la situation. L'indécision des Tekkès depuis la campagne de Khiva était évidente.

Les riches sentaient que la soumission complète à la Russie était devenue inévitable. Mais le peuple habitué à piller, ne voulait entendre parler d'aucun arrangement. De cette divergence dans les esprits résulta une conduite manquant de netteté de la part des Turkomans.

Le grand-duc Michel, commandant en chef de l'armée du Caucase, de qui dépendait le territoire transcaspien, demanda en 1876 d'envoyer un détachement dans l'oasis d'Akhal jusqu'à Askabad et d'y construire des retranchements.

S. M l'empereur Alexandre II, très prudent, dont la sagesse ne se démentit jamais dans les questions relatives à l'Asie centrale, refusa d'approuver un projet qui pouvait amener des complications et devait tout au moins occasionner des dépenses considérables. Il recommandait, en même temps, de ne pas franchir la frontière persane ; d'éviter toute difficulté diplomatique et tout combat avec les nomades.

Enhardis par l'attitude des Russes, les Akhals-Tekkés entamèrent alors, dans les premiers mois de l'année 1877, des pourparlers avec le Shah de Perse pour obtenir sa suzeraineté.

La situation changeait aussitot pour Saint-Pétersbourg. La Russie ne pouvait consentir à un pareil état de choses, « vu que les Akkal-Tekkès, vivant en nomades sur la rive droite de l'Atrek, se trouvaient dans le rayon d'activité et d'observation du district transcaspien. » Le

moment d'agir que nous avons vu se produire dans des circonstances analogues était venu.

Le général Lomakine reçut l'ordre d'occuper Kizil-Arvat au au printemps de 1877. On lui recommandait de faire tous ses efforts pour que la population ne prît pas la fuite à l'arrivée des troupes russes.

Parties des garnisons et mises en route le 12 avril les chemises blanches occupèrent l'oasis le 19 mai. Le 24 mai une masse considérable de Turkmènes, les uns à pied, les autres à cheval, venait attaquer les Russes. Après un combat qui dura quatre heures les Tekkès, décimés par les feux d'artillerie et de mousqueterie, prirent la fuite et se dispersèrent. Dès le 27 mai des délégués de tous les villages de l'oasis se présentèrent au général Lomakine pour faire leur soumission. Il en vint jusqu'au 9 juin. Mais le bruit courait que de nouveaux rassemblements se formaient dans l'est de l'oasis et que des Tekkès de Merv venaient au secours des Akkals avec de l'artillerie. Sans attendre ces nouveaux ennemis, le détachement russe battit en retraite au milieu de juin. Les causes de ce retours précipité furent, d'après le général Lomakine, les suivantes :

Insuffisance des approvisionnements,

Faiblesse numérique destroupes russes (1), ne permettant pas d'envoyer des détachements en arrière pour y prendre des ravitaillements ;

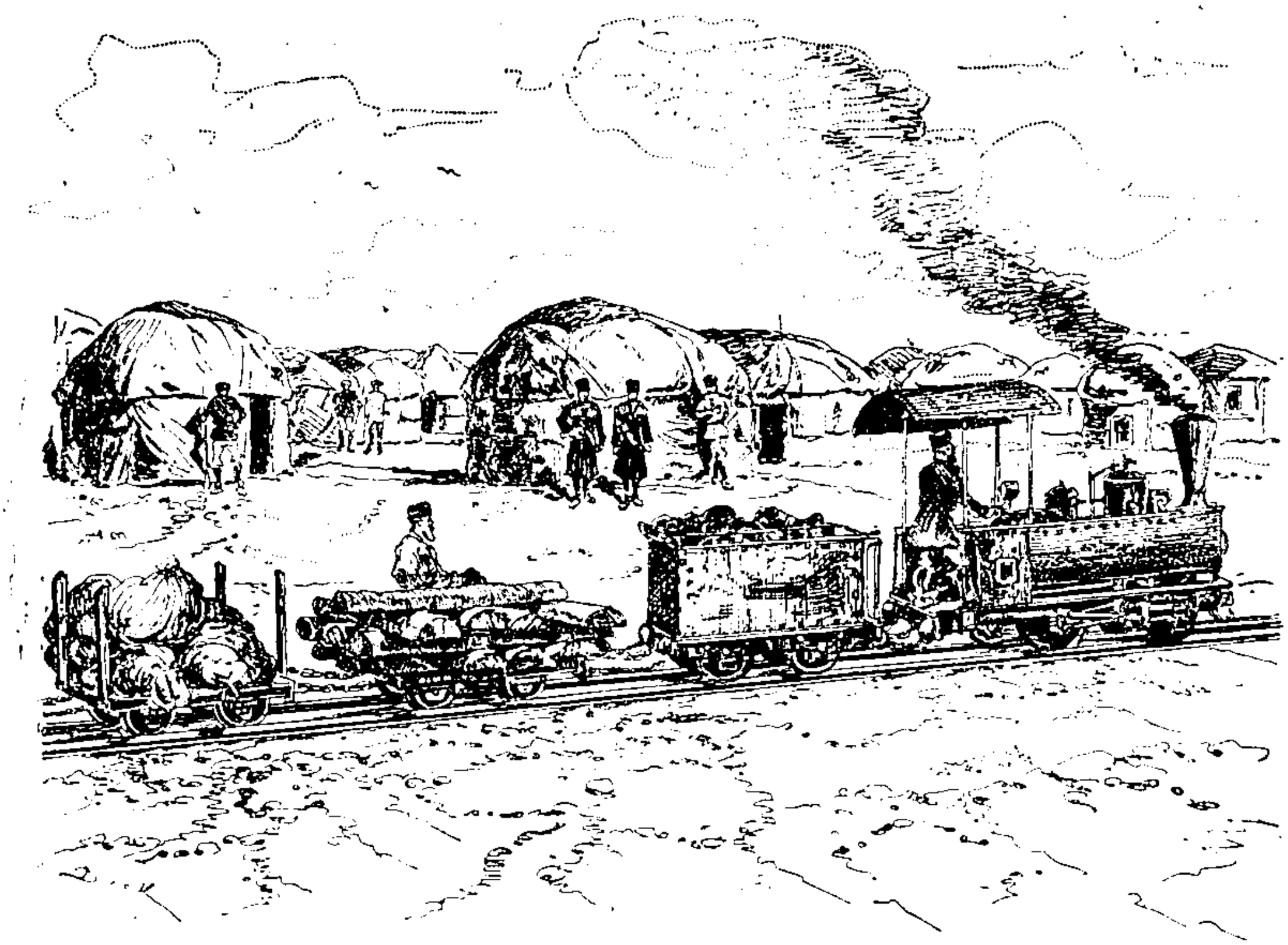
Maladies nombreuses parmi les soldats.

Pendant la guerre turco-russe, la région transcapienne ne fut troublée par aucun incident. Les troupes russes restèrent dans leurs cantonnements de Krasnovodsk sur la mer Caspienne.

Au commencement de 1878 la crainte d'une rupture avec l'Angleterre détermina le gouvernement de Saint-

(1) Le détachement était composé de 9 compagnies d'infanterie, 2 sotnias de Cosaques et 8 pièces de canon (1,820 hommes) et 1,930 chameaux.

Pétersbourg à renforcer les troupes de la Transcaspienne et à envoyer des forces considérables dans l'oasis d'Akhal et dans la direction de Merv, pour reconnaître le pays resté jusqu'alors inexploré; renforcer l'influence russe et protéger contre les incursions des Turkmènes le pays compris entre la mer Caspienne et l'Amou-Daria. Un détachement parti du Turkestan devait se réunir à Merv à un autre quittant les bords de la Caspienne. Mais l'entente s'étant faite au congrès de Berlin entre la Russie et l'Angleterre, l'empereur abandonna son projet et le détachement rassemblé à Krasnowodsk, dut se borner à assurer la tranquillité du pays.



Le transcaspien. — Chemin de fer Decauville, voie de service

CHAPITRE XIII

Les Russes en Asie centrale (*suite*).

Analogie des campagnes en Algérie et en Asie centrale. — Nouvelle expédition décidée (1879). Manque de magasins.— Plan du général Tergoukasow. — Première idée du chemin de fer. — Coopération des troupes d'Orenbourg et du Turkestan. — Skobelew désigné par l'Empereur. — Conférences au ministère de la guerre. — Hérat et l'Angleterre. — Hésitations russes. Intervention personnelle de l'Empereur. — Préparatifs importants. Droits du commandant. Question de l'eau. — Chemin de fer Decauville. Le bataillon des chemins de fer. Le chef d'état-major. L'artillerie en Asie centrale. Pas de correspondants militaires. Politique générale en Asie. — Etat sanitaire mauvais. — Dispositions. — Occupation de Bami. — Prolongement du chemin de fer. — Reconnaissances. Les fusées. — Skobelew écrivain. — Assaut de Géok-Tépé (24 janvier 1881). — Visites de postes. — Proclamation après la victoire. — Effet moral obtenu. — Annexion de Merv (11 février 1884). — Zone neutre. — Incident de Pendjeh. — Combat de Dach-Képri (30 mars 1885). — Emotion en Angleterre. La

guerre imminente. — Détente. — Officiers anglais au camp afghan. — Le général Lumsden et le général Komarow, « Pour la bravoure! »

Les campagnes des Russes en Turkestan, leurs progrès en Asie centrale, présentent un intérêt tout spécial pour le lecteur français.

Nos très importantes possessions du nord de l'Afrique ont une grande analogie avec les contrées dans lesquelles le général Skobelew eut à opérer (1). Dans les unes et dans les autres, malgré le tempérament guerrier et entreprenant des indigènes, la préparation d'une expédition est toujours une œuvre beaucoup plus complexe et délicate que son exécution. La campagne du général Skobelew présente à un haut degré ce caractère. Dès le mois de novembre 1879, on mettait à l'étude à Saint-Pétersbourg le plan de l'expédition destinée à réduire les Tekkés de l'oasis d'Akhal et à rétablir, dans l'Asie centrale, le prestige des armées russes fortement ébranlé par l'insuccès du 9 novembre précédent.

L'expédition de 1879 avait montré que le succès d'une campagne contre les Tekkés ne dépendait pas tant de la force numérique du détachement entrant en opérations que de la préparation même de l'expédition.

Malgré leur nombre, les troupes russes agissant dans la Transcaspienne n'avaient pu garder aucun point dans l'oasis, fautes de magasins sur les lignes d'opérations. Elles ne pouvaient que pousser des pointes et se retirer ensuite devant les Tekkès enhardis et se croyant vainqueurs. L'insuccès relatif de 1879 décida le gouvernement de Saint-Pétersbourg à un effort décisif.

---

(1) Ce chapitre est consacré en grande partie à l'expédition du général Skobelew contre les Tekkés, en 1880. Opération militaire très difficile dont les résultats ont été immenses pour la Russie en Asie centrale Nous avons pensé que nos lecteurs liraient avec intérêt les détails de cette remarquable campagne du vaillant homme de guerre, du patriote ardent, ravi trop tôt à la gloire de la Russie et à l'amitié de la France.

Dès le mois de novembre, le général Tergoukasow, qui venait d'être nommé commandant provisoire des troupes du district militaire transcaspien, reçut l'ordre de préparer un plan d'attaque sur l'oasis d'Akkal.

Ce plan comportait une occupation pied à pied. Dans chaque nouveau point conquis, on devait, avant de continuer la marche, construire des casernes, des hôpitaux, des magasins renfermant une année d'approvisionnements pour la garnison et six mois pour le détachement ayant à poursuivre la marche en avant. Un service postal et télégraphique relierait chaque point nouvellement occupé au point en arrière. Entre les postes principaux, on établirait de petits forts d'observation pour assurer la sécurité de la route et des communications télégraphiques.

Les moyens de transport devaient être divisés en deux parties indépendantes : 1° transports accompagnant les troupes; 2° transports administratifs de l'intendance se subdivisant eux-mêmes en deux fractions dont la première marcherait à deux ou trois étapes en arrière des troupes de campagne et porterait des approvisionnements pour un ou deux mois. La deuxième serait employée à faire le va-et-vient entre le bord de la mer et les magasins de l'intérieur. C'était, on le voit, un vrai plan de campagne européen.

Le plan de Tergoukasow, très étudié, mais trop long, demandait pour sa réalisation un laps de temps de quatre années et entraînait une dépense d'au moins 40 millions de roubles. Il avait évidemment été conçu sous l'impression de la récente défaite. Or, pendant quatre années la situation pouvait se compliquer. Les Tekkés pouvaient recevoir d'amis européens des armes perfectionnées, transformer leurs murailles rectilignes d'argile en ouvrages du type européen. Enfin ils pouvaient acquérir, en combattant longtemps, les expériences de la guerre, ainsi qu'il était arrivé pour les montagnards du Caucase. La santé du général Tergoukasow le força, au mois de

décembre, à quitter le commandement des troupes transcaspiennes et son plan fut abandonné.

A l'état-major général russe, on élaborait également le le plan d'une campagne nouvelle dans l'oasis.

C'est alors que vint pour la première fois l'idée de construire dans le steppe un chemin de fer. On reconnaissait les avantages qu'eût procurés à l'expédition la construction d'une voie ferrée reliant la Caspienne à Kizil-Arvat. La distance de deux cent vingt verstes séparant ce point de l'ancien poste de Mikhailovsk pouvait, pensait-on, être garnie de rails en deux mois.

Soit qu'on employât exclusivement des chameaux ou qu'on construisît un chemin de fer, il paraissait indispensable, avant de reprendre résolûment l'offensive, d'établir une base d'opérations intermédiaire entre la Caspienne et l'oasis, par exemple à Kirzil-Arvat; d'y transporter quatre mois de vivres au moins pour le détachement expéditionnaire et d'établir une ligne de communications entre ce point et Krasnovodsk.

La coopération des troupes du Turkestan et d'Orenbourg parut nécessaire au succès de l'opération. Les premières auraient pour but d'observer les Tekkés de Merv et de les maintenir dans leur oasis. Les troupes d'Orenbourg couvriraient les communications avec la Caspienne et avec Orenbourg du détachement expéditionnaire opérant dans l'oasis.

L'état-major général pensait qu'il serait difficile, malgré l'urgence, d'infliger aux Tekkés une sévère leçon et d'avoir terminé, en 1878, les préparatifs nécessaires à une expéditions sérieuse, à cause de la difficulté de réunir les moyens de transport en quantité suffisante.

Le 24 janvier 1880, l'empereur Alexandre eut un entretien prolongé avec le général Skobelew, que tout le monde considérait déjà comme devant être chargé de la conduite de la campagne.

Le ministre de la guerre Milutine chargea Skobelew de déterminer la composition du détachement expédi-

tionnaire, et lui demanda s'il jugeait indispensable la construction d'un chemin de fer, ou s'il pensait pouvoir se contenter de voitures, de locomotives routières et de chameaux.

Aux nombreuses conférences tenues à l'état-major général pendant la deuxième moitié du mois de janvier, le général Skobelew déclara qu'il considérait l'emploi des chameaux comme le mode principal de transport à employer, le chemin de fer devant, suivant lui, être rangé parmi les moyens accessoires, puisqu'on ne pouvait encore savoir quand et dans quelles mesures on pourrait utiliser la voie ferrée projetée, Il traita également l'importante question de l'approvisionnement des tentes et des tapis de feutre. Le tapis de feutre est un objet indispensable aux troupes faisant campagne dans l'Asie centrale.

Le général ajoutait qu'il serait peut être nécessaire de faire traîner une partie des voitures par des chevaux.

Nous n'entrerons pas ici dans le détail des multiples questions dont s'occupa le général Skobelew pour la préparation de sa petite armée. Il apporta dans ses préparatifs son clair bon sens, son expérience militaire et sa prodigieuse activité.

Au point de vue politique, l'économie de temps était également d'une grande importance. La cession de Hérat à la Perse avait été soulevée par les Anglais, qui parlaien de cette ville comme d'une propriété anglaise : « *Si nous donnons Hérat à la Perse...* »

Le général Skobelew était convaincu que le ministère Beaconsfield faisait tous ses efforts pour consolider le plus promptement possible l'influence anglaise à Hérat. Les Russes devaient se hâter, par suite, de s'établir solidement dans l'oasis en prévision des événements.

Lorsque la désignation de Skobelew comme commandant de l'expédition fut connue à Saint-Pétersbourg, de nombreux entrepreneurs lui firent leurs offres pour la construction d'un chemin de fer. Tout le monde comprenait que la difficulté capitale de l'expédition consistait

dans le transport d'approvisionnements suffisants à proximité de l'oasis. Les propositions du représentant de la maison française Decauville furent acceptées. Une maison américaine avait présenté un projet grandiose, mais qui ne fut pas considéré comme sérieux (1).

L'idée première du général avait été de construire le chemin de fer de Kizil-Arvat et de transporter en ce point les approvisionnements avant le 1er mars 1881. De cette base d'opérations on serait parti pour reduire l'oasis au printemps de la même année

Mais la reconnaissance du terrain entre Krasnovodsk et Kizil-Arvat n'avait encore été faite que d'une manière sommaire. Skobelew ne voulut pas subordonner l'expédition à la construction d'une voie ferrée qui eût pu n'être pas terminée en temps voulu. Il fut par suite d'avis de commencer sans retard les opérations ; de s'établir à Kizil-Arvat, et de s'occuper alors à loisir de la construction du chemin de fer lorsqu'auraient été terminées les études préparatoires indispensables.

Parmi les moyens de transport prévus étaient en première ligne :

1° *Le chemin de fer transportable.* Du 1er septembre au 1er décembre, on exploiterait la section golfe Mikhailovsk-Aïdin (88 verstes). Le chemin de fer transportable pourrait alors (une voie ferrée ordinaire ayant été établie entre ces deux points) être utilisé sur la section Aïn-Ouchak (104 verstes).

2° *Le chemin de fer ordinaire* entre le golfe Mikhailovsk

---

(1) La maison américaine Berri proposait de construire à ses frais un chemin de fer, du golfe de Miklailovsk à Kizil-Arvat. Si le contrat était signé le 18 février 1880, cette ligne serait livrée à l'exploitation le 1er septembre de la même année. A cette date, le gouvernement russe pourrait à son choix en faire l'acquisition ou garantir à l'entrepreneur un transport annuel de 600,000 pouds au prix de 1 kopek par poud et par verste.

L'entrepreneur proposait également de prolonger à des conditions déterminées cette ligne par Sarakks et Hérat, pour la relier au réseau indien.

et Aïdin, commencerait à fonctionner le 1er décembre 1880.

La dépense était évaluée à environ dix millions de roubles : cinq cent mille pour l'achat de cent verstes de voie ferrée transportable.

Dans le courant de février des conférences eurent lieu au ministère de la guerre, sous la présidence du comte Milutine. La question de l'oasis d'Akhal fut examinée à tous les points de vue. Quelques membres de la commission furent même d'avis que le résultat de l'expédition ne serait pas en rapport avec les dépenses et qu'il serait préférable pour les Russes d'abandonner toute la transcaspienne, en ne conservant que Kratnovodsk et quelques points sur l'Atrek.

Ce fut l'Empereur personnellement, qui décida que l'expédition projetée aurait lieu, jugeant qu'il était impossible de faire un pas en arrière, qui serait considéré en Europe et en Asie comme une preuve de faiblesse et enhardirait les adversaires de la Russie.

Les opérations seraient limitées à celles reconnues indispensables pour la protection des frontières russes Il y avait donc lieu, soit de porter un coup décisif aux Tekkés, soit de les menacer de manière à amener leur soumission entière à la Russie.

La base des opérations serait organisée sans retard. On transporterait les approvisionnements à l'aide de chameaux, de chevaux et du chemin de fer Decauville. On étudierait en même temps les questions relatives à l'établissement d'une voie ferrée permanente, à son utilité, aux moyens de l'exploiter.

Le gouvernement du Caucase était chargé de porter au pied de guerre le détachement expéditionnaire.

On devrait, dans la limite de dix millions de roubles, déterminer les dépenses nécessaires pour l'établissement de la base et le coup décisif à porter aux Tekkés, ainsi que pour l'entretien des troupes expéditionnaires jusqu'au 1er janvier 1882, sans faire entrer toutefois dans

les évaluations les frais de la construction du chemin de fer permanent.

Un rapport appuyé d'un devis exact des dépenses serait établi dans le cas où il serait jugé nécessaire d'employer le chemin de fer Decauville sur une longueur de plus de cent verstes, chiffre admis en principe, ou de construire dans l'oasis une voie ferrée permanente.

Le général aide de camp Kauffmann devait être informé qu'on ne projetait pas de mouvement décisif sur l'oasis d'Akhal en 1880. Une démonstration des troupes du Turkestan dans la direction de Merv ne serait donc faite que si le général Kauffmann la jugeait opportune. Mais une petite reconnaissance faite de Petro Alexandrovsk dans la direction de Sari-Kamich paraissait utile pour couvrir le mouvement des caravanes expédiées de Khiva pour approvisionner le détachement chargé d'opérer dans l'oasis d'Akhal.

C'était, on le voit, une opération militaire importante, longuement combinée et de grande envergure. En même temps, l'empereur donnait l'ordre de fixer par une note précise les droits du chef de l'expédition et ses rapports avec le commandant de l'armée du Caucase. Cette note avait été réclamée par le général Skobelew lui-même qui, ne voulant pas être accusé d'avoir créé volontairement des complications politiques et militaires, revendiquait toute la responsabilité.

Au point de vue exclusivement militaire, Skobelew voulait de pleins pouvoirs et les moyens d'exécution nécessaires. Au point de vue politique, il demandait seulement qu'on prît en considération les lettres qu'il écrirait au ministre de la guerre. Voici comment il désirait que la question fût réglée :

La haute direction de l'expédition appartient au commandant en chef de l'armée du Caucase.

L'exécution de l'expédition est confiée à un chef spécial qui en demeure responsable et qui a les droits d'un commandant de corps détaché.

Ce chef a pleins pouvoir pour la préparation de l'expédition et pour la conduite d'opérations militaires.

Des troupes, des moyens de transport sur mer et les sommes d'argent nécessaires seront mis à sa disposition.

En cas d'urgence, il a le droit de conclure des marchés pour approvisionner les troupes et des conventions avec les compagnies de navigation à vapeur du Volga et de la mer Caspienne pour les transports par eau.

Les autorités civiles et militaires des districts du Caucase, de Kasan, d'Orenbourg et du Turkestan lui prêteront leur concours pour l'acquisition et la livraison des approvisionnements de toute nature ainsi que les moyens de transport sur terre et sur mer.

Il a le droit d'entrer en rapport immédiat avec les autorités locales des frontières de Perse, de Bokhara et de Khiva.

Il est chargé d'organiser, sous sa responsabilité, l'administration civile des pays soumis.

Des instructions furent rédigées sur ces bases, et le général Skobelew reçut le titre de commandant temporaire des troupes opérant dans la Transcaspienne.

La question de l'approvisionnement d'eau était capitale. Il n'y a aucune eau potable à l'extrémité orientale du golfe de Mikailovsk. Des appareils de distillation furent commandés en grand nombre :

Ces appareils, qui devaient être prêts le 25 août, à Bakou, devaient fournir 250,000 védros (1) en vingt-quatre heures. Une partie devait être établi sur un bâtiment citerne afin de pouvoir être transportés là où on le jugerait convenable. Les autres devaient être montés à terre.

Pour l'établissement du chemin de fer transportable, 15 verstes de voie furent demandées aux usines Maltzer et 25 verstes à la maison Decauville en France. La commande

(1) Le *védro* russe représente 12 litres 29 centilitres.

faite à cette dernière avait pour but de se procurer un modèle perfectionné qui pût être imité plus tard en Russie, si l'emploi de ce système de voie ferrée donnait des résultats satisfaisants.

Deux locomotives et cinq cents wagons furent commandés à Decauville, et cent wagons à l'usine Maltzer. La plus grande partie de cette commande fut faite en France, parce que les objets étaient de bien meilleure fabrication et moins coûteux que dans les usines russes.

La commande Decauville devait être livrée le 12 juillet, la commande Maltzer le 12 août. En réalité, elles ne le furent que le 30 août et le 2 septembre.

Les milles chevaux kirghises qui devaient opérer la traction sur la voie ferrée transportable furent achetés sur le territoire de Mangichlak, leur harnachement fut commandé à Saint-Pétersbourg, d'après un type établi par le général Annenkow, en tenant compte des conditions climatériques spéciales de la Turkménie.

Une compagnie de soldats du régiment des chemins de fer fut envoyée de Moscou dans la région transcaspienne pour exécuter les travaux de la pose de la voie. Cette compagnie arriva le 5 juillet, dans le golfe de Mikhailovsk. Elle avait été précédée par des ingénieurs chargés de faire les études préalables et de résoudre certaines questions qui leur furent soumises.

Parmi les moyens de transport qu'on se proposait d'utiliser dans la Transcaspienne se trouvaient aussi des locomotives routières. Deux furent expédiées de Bakou et une de Saint-Pétersbourg.

Une des questions qui préoccupaient le plus Skobelew, en dehors des excellentes troupes commandées par des chefs dont il était sûr, était la composition de son artillerie.

Nulle part, on peut le dire, l'artillerie ne joue un rôle aussi considérable que dans les guerres de l'Asie centrale, par suite de son effet moral sur les indigènes. La première question posée par ceux-ci sur l'armée ennemie est : « Combien a-t-elle de canons ? »

Les Asiatiques attachent une telle importance à leurs canons qu'ils sacrifient tout pour les sauver et s'exposent souvent dans ce but à une défaite totale. Ce qui faisait souvent dire à Skobelew : « Si j'en avais le droit, je ferais volontiers cadeau aux Tekkés de quelques vieilles pièces. » Il répétait aussi constamment: « Vaincre, c'est étonner! » Il se proposait, en conséquence *d'étonner* les Tekkés par son artillerie: par le nombre de ses canons, par leur portée et par leur variété. Dans ce but il demanda, outre la batterie de campagne déjà stationnée dans la Transcaspienne et qui devait recevoir des pièces à longue portée, deux batteries légères à longue portée, une batterie de montagne, une demi-batterie lourde, 6 mortiers d'un demi-poud, des mitrailleuses de marine, des mortiers à mains et des grenades à main. Cette nombreuse artillerie ne devait pas exclure les vieux canons de bronze et d'acier qu'on avait déjà. Au contraire, Skobelew sollicita encore plus tard l'envoi de canons semblables existant dans les magasins du Caucase. Bref, il projetait d'avoir devant Géok-Tépé au moins dix à douze pièces par 1,000 hommes, soit un total de 80 à 100 pièces. Il y réussit en effet.

Pour assurer l'indépendance de la cavalerie, Skobelew voulait pour chaque escadron ou sotnia 4 chevalets à fusées : chaque cavalier devant porter une fusée fixée à l'aide d'une courroie de cuir.

En 1879 les troupes russes n'avaient rencontré de résistance que sous Denghil-Tépé, où les défenseurs étaient rassemblés derrière les murailles, dans quelques milliers de kibitkas serrées les unes auprès des autres, et contre lesquelles le feu de l'artillerie avait exercé une action presque nulle. Ces kibitkas, ne laissant entre elles aucun intervalle, rendent d'ailleurs un assaut très difficile. Les Russes allaient se heurter vraisemblablement dans la nouvelle campagne aux mêmes difficultés. Ne pouvant brûler les kibitkas avec le feu ordinaire de l'artillerie, Skobelew réclama des obus chargés de pétrole.

Toutes les demandes du chef de l'expédition furent accordées.

La dernière question qui devait être résolue à Pétersbourg était la désignation du chef d'état-major de l'expédition. Skobelew eût désiré faire nommer à cet emploi le colonel Kouropatkine (1), commandant une brigade du Turkestan, mais le général Kauffmann s'y opposa à cause des difficultés pendantes avec la Chine. Skobelew laissa alors au ministre de la guerre le soin de faire la nomination. Celui-ci choisit le colonel Levkovitch, professeur à l'académie de guerre. L'état-major fut complété de la manière suivante : officiers de l'état-major général, le colonel Grodekow et le capitaine Melnitzki; aide-de-camp : le capitaine Baranow ; officiers d'ordonnance : les sous-lieutenants Otchakow et Kauffmann ; à la disposition du chef de l'expédition : le lieutenant-colonel Ioumoudski et le voïskovoi starchina Vereschaguine.

Afin d'être tenu au courant de la situation politique dans l'Asie centrale, dans l'Afghanistan, dans la Perse et en Europe Skobelew formula le désir de recevoir, par l'état-major général, tous les télégrammes politiques pouvant l'intéresser. En outre, l'agent russe à Londres, le général Gorlow s'engagea à lui fournir d'Angleterre des renseignements analogues.

Skobelew fit ensuite décider qu'aucun correspondant

---

(1) Le général Kouropatkine a fait une grande partie de sa carrière dans l'Asie centrale. Placé à sa sortie de l'Ecole militaire au 1er bataillon des chasseurs du Turkestan, il a pris part notamment à l'expédition dirigée en 1866 contre les Bokhares, et a assisté en 1868, comme capitaine d'état-major, à la prise de Samarkand. Nous n'insisterons pas sur le rôle actif qu'il a joué en 1877-1878, pendant la guerre contre les Turcs, en qualité de chef d'état-major du général Skobelev.

Le général Kouropatkine a rempli pendant longtemps les fonctions de directeur de la section asiatique à l'état-major général, et il est actuellement adjoint au professeur de statistique de l'académie d'état-major Nicolas. Il a publié dans le *Voïennyi Sbornik* des articles remarqués, entre autres une étude historique sur Kachgar et un travail intitulé : *La Turkménie et les Turkmènes.*

ne serait admis à suivre le détachement expéditionnaire ; que la publication de nouvelles autres que celles insérées par le gouvernement dans l'*Invalide russe* serait interdite, ainsi que l'envoi de dépêches relatives à l'expédition, remises dans les postes télégraphiques du Caucase et de l'Astrakhan.

Les travaux d'étude pour l'établissement d'une voie ferrée entre l'extrémité du golfe et les puits de Moulla-Kari étaient terminés. L'ingénieur qui les avait exécutés déclarait que la pose du chemin de fer transportable dans le sable mouvant qui s'étendait sur les vingt-cinq premières verstes, du golfe jusqu'à Moulla-Kari, était à peu près impossible ou eût exigé des travaux presque aussi considérables que ceux qui étaient nécessaires pour l'établissement d'une voie ferrée permanente avec traction par la vapeur. Il se prononçait en conséquence pour ce système. Skobelew accepta sa manière de voir et ordonna de commencer immédiatement l'exécution. Une deuxième compagnie de chemins de fer lui fut envoyée de Moscou.

Après la défaite des troupes russes devant Géok-Tépé, en 1879, un grand nombre de Tekkès s'étaient montrés sur l'Amou-Daria, dans les khanats de Khiva et de Bokhara, parlant partout de leur victoire, comme preuve de laquelle ils présentaient les armes enlevées aux Russes. Ils firent même cadeau de quelques fusils et de revolvers au khan de Khiva, disant qu'ils n'en avaient que faire, qu'ils en possédaient déjà un grand nombre et qu'ils en auraient bientôt davantage.

D'une façon générale, la situation des Russes dans l'Asie centrale s'était sensiblement amoindrie dans les dernières années. Voici ce que Skobelew écrivait à ce sujet à Pétersbourg :

« En examinant attentivement notre situation dans « l'Asie centrale depuis les dix dernières années, on ne « peut s'empêcher d'être effrayé de l'abîme qui s'ouvre « devant nous et qui peut désorganiser tout le système

« économique et politique de l'Empire.... Les Anglais ont « réussi à convaincre les Asiatiques qu'ils nous ont con- « traints à nous arrêter devant Constantinople et à aban- « donner la péninsule des Balkans. Grâce aux efforts de « leurs agents., une idée confuse du traité de Berlin très « désavantageuse pour nous, a été répandue parmi les « Asiatiques. Grand Dieu! quel sacrifice d'hommes et « d'honneur coûtera cette paix si pénible pour un cœur « russe !... »

Des émissaires venus de Perse rapportaient, comme bruit ayant cours sur les marchés, que des agents anglais s'efforçaient de convaincre les populations qu'un congrès européen se réunirait prochainement et que l'Angleterre forcerait la Russie d'abandonner la région transcaspienne. Les Asiatiques se représentaient vaguement un congrès comme une grande assemblée dans laquelle les Anglais avaient la présidence. Ces bruits pouvaient avoir dans l'Asie centrale des suites funestes pour les Russes, car ils détruisaient l'ancienne idée des indigènes sur le terrible Ak Padichah (tzar blanc) dont les sarbazes (soldats) crachaient le feu.

D'autre part, les incursions des Merviens vers Tchardjoui étaient devenus plus fréquentes au commencement de l'année 1880. Au mois d'avril un parti de 3,000 hommes à pied ou à cheval pilla tous les villages situés dans les environs de la forteresse de Tchardjoui et enleva six mille moutons dans le cercle de Karakoul.

Les travaux du chemin de fer furent entamés le 1er août.

De Moulla-Kari à Aïdin on devait employer la voie Decauville.

En résumé, de Moulla-Kari à Kizil-Arvat, il n'y avait que deux sections sur lesquelles on pût employer le chemin de fer transportable : savoir, de Koutal à Bala-Ichem et de Kazandjik à Kizil-Arvat. Les communications entre le golfe de Mikhailovsk et Kizil-Arval pouvaient être établies comme il suit :

Du golfe de Moulla-Kari (22 verstes), chemin de fer à vapeur;

De Moulla-Kari à Koutal (16 verstes), route de caravane ;

De Koutal à Bala-Ichem (26 verstes), chemin de fer transportable ;

De Bala-Ichem à Kazandjik (90 verstes), route de caravane;

De Kazandjik à Kizil-Arvat (72 verstes), chemin de fer transportable.

Le général Pétrousévitch demanda à Pétersbourg directement, afin d'éviter une perte de temps, qu'aussitôt après l'achèvement des terrassements entre le golfe de Mikhailovsk et Moulla-Kari on continuât jusqu'à Kizil-Arvat les travaux nécessaires pour l'établissement d'une voie ferrée à vapeur. En transportant le matériel avant la cessation de la navigation sur la Caspienne, la voie ferrée pourrait être ouverte jusqu'à Kizil-Arvat à la fin de l'année 1880.

L'état sanitaire laissait à désirer. Les fortes chaleurs, la poussière, une alimentation non appropriée au climat, le manque d'eau saine et sur certains points l'absence d'une surveillance médicale suffisante, inconvénients inévitables d'une guerre dans les steppes, avaient eu pour conséquence le développement du scorbut, de la diarrhée, des fièvres et de nombreux cas d'embarras gastriques. Beaucoup de maladies d'yeux firent aussi leur apparition. Le 11 juillet il y avait sur la ligne Tchikichliar-Bami 336 malades, soit 8 pour 100 de l'effectif. Skobelew était convaincu que la meilleure manière de guérir les malades et les blessés, c'était de les évacuer. On évitait ainsi l'encombrement des hôpitaux et on éloignait des troupes une cause de démoralisation. Aussi avait-il écrit au colonel Artzichevski que dans l'organisation de la ligne de communication, au point de vue du service de santé, il devait principalement avoir en vue l'évacuation rapide des malades (1).

---

(1) L'importance que Skobelew attachait à l'organisation aussi complète que possible du service d'évacuation était basée sur l'expérience

Au mois de juillet il poussa une reconnaissance jusqu'à Bami, à cent douze verstes de Géok-Tépé, occupa ce poste et le fortifia. Il s'occupa dans les mois qui suivirent d'assurer ses derrières et ses moyens de ravitaillement.

Une de ses lettres à cette époque montre clairement la situation des Russes :

... « Je vous prie, écrivait-il au chef d'état-major de l'armée du Caucase, de ne pas perdre de vue que le transport en avant d'un seul poud est un bénéfice pour la chose commune. Je me trouve dans la situation d'un marchand engagé à la Bourse pour une somme supérieure à ses ressources dans l'attente d'un chargement précieux devant lui parvenir à travers l'Océan à une date déterminée.... »

A la nouvelle de l'occupation de Bami par les Russes, les Tekkés furent divisés. Les uns voulaient la paix; d'autres proposaient de fuir dans le désert. Mais le parti de la guerre l'emporta, invoquant l'impossibilité où avaient été les Russes l'année précédente de prendre la citadelle. Les Tekkés continuèrent à augmenter leurs moyens de défense.

On aura idée des détails multiples que nécessitaient les préparatifs de l'expédition par ce fait que l'automne tout entier et les deux premiers mois de l'hiver de 1880 furent entièrement consacrés à organiser solidement les lignes de communication avec la mer et à faire les études nécessaires à l'établissement du chemin de fer entre Moulla-Kari et Kizil-Arvat. En un mot, Skobelew ne laissait rien au hasard.

Il y eut de nombreuses escarmouches avec les Turko-

---

de la dernière guerre russo-turque. Des malades qui avaient été évacués de San-Stephano, portés sur des civières, se rétablirent instantanément à leur arrivée à Odessa, en touchant le sol de la patrie. Par contre, le typhus se déclara dans tous les endroits où il y eut encombrement de malades et de blessés : à Plewna, San-Stephano, Andrinople, Philippopoli, Erzeroum.

mans et de fréquentes reconnaissances exécutées par les Russes.

Pendant celle du 16 juillet le général Skobelew dut payer de sa personne. Une fusée de guerre retomba à son point de départ et les servants de la batterie, redoutant l'explosion, allaient lâcher pied. Skobelew ayant vu du désordre arriva au galop et arrêta son cheval contre le chevalet de la fusée voisine en ordonnant de la faire partir. Elle retomba comme la première à son point de départ. Le commandant de la batterie commanda à ses hommes de s'écarter; mais Skobelew leur intima l'ordre de rester. Eperonnant son cheval il le poussa sur la fusée. Elle fit explosion. Le général, enveloppé d'un nuage de fumée eut son cheval blessé. La troisième fusée arriva au but. Et Skobelew ayant par son audace et son sang-froid rendu confiance à ses soldats, quitta la batterie.

Skobeleff, avec la bravoure calme du Russe, avait aussi la furia française. Il écrivait à son chef d'état-major : « Il faut exprimer de l'artillerie tout ce qu'elle peut donner. Mais bien mal est préparée une opération militaire qui ne tient pas compte de la nécessité de remplacer à la fin de l'action le boulet et la balle par la baïonnette. »

Le 4 janvier 1881 le général Skobelew ouvrait la première parallèle devant cette place dont il se rendait maitre le 24 du même mois, après un assaut terrible où les Tekkés perdirent près de dix mille hommes. La défense des Turkomans avait été héroïque. Ils infligèrent aux Russes des pertes sanglantes, et dans une de leurs sorties réussirent à s'emparer d'un drapeau et de deux canons. La chute de la forteresse fut suivie peu de jours après de la soumission des Tekkés.

La campagne avait été menée par le général Skobelew avec son énergie accoutumée. Pendant le siège de la forteresse, il écrivait le 6 janvier, à propos d'une série d'ouvrages détachés connus sous le nom de kalas du Grand-Duc, qui, quelques jours auparavant, avaient été l'objet

d'une attaque infructueuse, au colonel Kouropatkine la lettre suivante en français, et bien caractéristique :

« Je vous prie, cher colonel, de bien prendre en consi-
« dération que désormais cela n'est plus de pertes plus de
« moins considérables qu'il s'agit, mais bien de victoire.
« Remontez le moral aux troupes coûte que coûte.
» Vous me connaissez assez pour ne pas douter qu'ayant
« brûlé nos vaisseaux je saurai faire passer le Rubicon au
« dernier de nos soldats.
« J'entends dire un tas de blagues! Faites taire tout le
« monde. Je ferai fusiller un des bavards s'il le faut,
« quel que soit son grade. Les plus grandes batailles ont
« été perdues pour avoir permis le bavardage dans les
« rangs. Je compte sur votre énergie et votre dévouement
« au drapeau.
« Affectueusement.

« SKOBELEW. »

Une autre lettre montrera comment le général Skobelew entendait la responsabilité du commandement. Elle nous a paru également caractéristique pour être citée.

De Tiflis il écrivait le 26 avril au chef d'état-major de l'armée du Caucase, la lettre suivante :

« Dans l'ouvrage anglais de Marvin, publié sur la cam-
« pagne de 1879 dans l'oasis d'Akkal, l'auteur cite avec
« éloges quelques officiers de cavalerie ayant protesté par
« leurs actes (?) contre les mesures barbares prises par le
« commandant en chef vis-à-vis des familles des Turk-
« mènes.... Les exigences de la guerre sont cruelles et
« identiques partout. Les mêmes faits se sont produits à
« Paris en 1870-71 et plus récemment sous Plewna. Les
« mêmes faits se reproduiront encore à l'avenir. D'ailleurs
« ce n'est pas de cela qu'il s'agit, mais de ceci : le service
« militaire comporte, non pas des opinions, mais simple-
« ment l'exécution des ordres.
« Le contraire est un phénomène inadmissible dans une

« armée bien organisée. Je vous prierai, dans l'intérêt du « service et de la mission qui m'est confiée, de ne pas « m'envoyer d'officiers pouvant avoir *même en rêve* une « manière de voir différente de la mienne. Je vous ai « écrit là-dessus parce que si des faits semblables à ceux « prônés par Marvin se renouvelaient dans les troupes « sous mes ordres, ils entraîneraient immédiatement leurs « auteurs devant un conseil de guerre. Vous apprécierez « combien une pareille mesure serait fâcheuse....

« SKOBELEW. »

Il était d'ailleurs rempli de sollicitude pour ses soldats. A titre de curiosité nous reproduisons ici les notes qu'il inscrivit sur son carnet dans une visite inopinée qu'il fit aux postes de la ligne de l'Atrek, pour avoir une idée exacte de la situation matérielle de ces garnisons isolées.

On verra par ce qui suit à quel point il entrait dans les détails.

Karadja-Batyr. — (Visité la nuit, au clair de lune). — La compagnie qui garde le fort est arrivée depuis trois semaines. Les hommes ont très bonne mine; il n'y a que quatre malades. Les soldats manquent de biscuit alors que les chevaux du premier bataillon de leur régiment stationnent à Tchikichliar. J'exige formellement qu'on approvisionne Karadja-Batyr de pain. Il n'y a pas non plus d'oignons, lorsqu'on peut s'en procurer à Tchikichliar. Il y a là une preuve de négligence qui se retrouve aussi dans la mauvaise installation des hommes et dans l'insuffisance du nombre de tentes.

Jagli-Oloum. — La compagnie qui y tient garnison n'est arrivée que la veille de mon passage pour relever deux compagnies qui retournent à Tchikichliar. Cinq hommes de ces deux compagnies sont atteints du scorbut, si gravement qu'ils peuvent à peine se tenir debout; ils n'auraient, d'après les dires des commandants de compagnie, pas été évacués sur Tchikichliar, parce que le *feldscherr* n'aurait pas reconnu dans les ulcères des pieds les

symptômes du scorbut! Le nombre des tentes est insuffisant pour la garnison. La poste ne compte que neuf djiguites qui se plaignent de leur trop petit nombre pour assurer le service. Le colonel Artzichevski avisera.

Tchat. — L'installation des hommes est bonne. L'ordre et la propreté règnent dans le fort. La nourriture est satisfaisante. Quatre scorbutiques.

Tersakan. — Grâce à l'abondance des arbres, les tentes des hommes on put être protégées contre l'ardeur du soleil. Il n'a pas été construit de lits de camp, le commandant du détachement ayant mal interprété l'ordre relatif à leur établissement. La moitié de la sotnia n'a pas de feutres de couchage. *La marmite de cette sotnia n'est pas étamée.*

Khodja-Kala. — Malgré l'abondance du bois, on n'a pas construit de lits de camp. Les hommes couchent sur des claies de branches placées près du sol, qui ne les garantissent nullement de la poussière. D'une façon générale on a peu de sollicitude pour leur bien-être. Cependant les officiers se sont construit de magnifiques baraques à plusieurs chambres. Je n'ai rien à dire à cela, mais j'exige que les officiers s'occupent d'abord de leurs hommes et ne se fassent élever de baraques que lorsque ceux-ci ont été installés aussi confortablement que possible. La sécurité du chemin qui conduit à la source n'est pas suffisante. En résumé, le poste de Khodja-Kala m'a causé une impression désagréable. La sollicitude pour le soldat y est moindre que partout ailleurs.

Bendesen. — Sur huit tentes envoyées dans ce point, cinq ont été prises par les officiers et trois seulement ont été laissées aux hommes. Il y a là un manque de sollicitude marqué. Les hommes qui gardent les chevaux et les chameaux au pied de la montagne dorment sur un terrain couvert de roseaux évidemment malsain. Les abords du camp ne sont pas tenus dans un état suffisant de propreté.

J'ai trouvé tout en bon état à l'infirmerie vétérinaire.

Les chameaux malades y sont traités avec beaucoup de succès. J'adresse tous mes remerciements au commandant de l'infirmerie et au vétérinaire. »

Skobelew avait pour ses adversaires une estime méritée. Ils s'exprimait ainsi sur leur compte :

« ...En terrain découvert, la vaillante cavalerie tekkès, montée sur ses chevaux rapides, adroite dans le maniement de l'arme blanche, constituera toujours un danger réel pour les lignes longues et sans densité. Mais des troupes d'infanterie, en ordre compact, composées d'hommes courageux, forts et adroits à se servir de leur arme, rétabliront à leur avantage, en poussant jusqu'au combat corps à corps, les chances de la lutte. »

Et dans une proclamation adressée a ses troupes le lendemain de la victoire :

« J'attache une importance capitale à ce que les coups « de canon du 24 janvier soient les derniers. Nous avons « affaire à un peuple rempli d'honneur et de bravoure. « Ces qualités nous seront précieuses si nous savons « garder intact notre prestige militaire, et si en introdui- « sant dans ce pays nos usages, nous n'y introduisons « pas en même temps *notre fonctionnarisme*. Une nou- « velle ère commence pour les Tékkès, ère d'égalité et de « garantie de la propriété pour tous indistinctement. « Dans notre politique de l'Asie centrale, nous ne con- « naissons pas de parias. C'est là notre supériorité sur « les Anglais.... »

Nous ne pouvons nous étendre davantage sur la campagne de Skobelew à Géok-Tépé, où les épisodes abondent. L'intrépide général, ravi trop tôt à la gloire de son pays et à l'amitié de la France, y donna des preuves nouvelles de sa bravoure affirmée sur tant de champs de batailles. *Gueuz-Kouli* (les yeux sanglants), comme l'appelaient les Tekkés, paya cent fois de sa personne comme il l'avait fait pendant la guerre turco-russe.

Cette course, exécutée avec une poignée de soldats, produisit une profonde impression dans l'Asie centrale, dans le Korassan et à Téhéran. Le découragement s'empara de la population de Géok-Tépé, et un grand nombre d'habitants proposèrent l'abandon du pays. Ils envoyèrent des députés à Merv, pour demander s'il n'y avait pas de terres disponibles pour eux sur le Mourghab. Mais les Merviens répondirent négativement. Les Akhals-Tekkés songèrent alors à émigrer dans le khanat de Khiva.

L'ambassadeur de Russie à Téhéran, qui était alors M. Zinoview, aujourd'hui directeur du département asiatique, s'était empressé, aussitôt qu'il eût reçu par le télégraphe avis de la chute de la citadelle des Tekkés, de communiquer la nouvelle au shah Nasser-Eddin, qui, en envoyant ses félicitations au gouvernement russe, exprima l'opinion que les événements récents auraient pour résultat d'augmenter la sécurité et la tranquillité des frontières du Khorassan.

La Russie obtint facilement du Shah certains avantages sérieux. Elte obtint, entre autres choses, une rectification importante de frontières. Elle cédait à la Perse le cours de l'Atrek en échange des droits que ce pays prétendait avoir sur Merv et Saraks, avec l'autorisation de continuer les travaux du chemin de fer transcaspien à travers des territoires dont elle avait toujours revendiqué la souveraineté.

Pendant les trois années qui suivirent, les Russes ne cessèrent d'être en négociations suivies avec les habitants de l'oasis de Merv. Le 11 février 1884, à la suite de la mission du colonel Alikhanow dans l'oasis, l'Europe apprit avec étonnement la soumission volontaire des Tekkés de Merv, cette oasis située à la pointe de la Perse, de l'Afghanistan et du pays Turkoman, nominalement soumise à la Perse, mais champ d'incursions des nomades. « La reine du monde » de Marvin, réduite alors à quelques huttes de laboureurs et que nous rencontrerons sur notre route, devenait possession russe.

Voici la dépêche que le lieutenant-général Komarow (1), gouverneur du territoire transcaspien, adressa à l'empereur de Russie :

« J'ai le bonheur d'annoncer à Votre Majesté, qu'aujourd'hui, dans une réunion à Askabad, les khans des quatre tribus des Turkmènes de Merv et vingt-quatre délégués, représentant chacun deux mille *kibitkas* (tentes), se sont déclarés, sans condition, sujets de Votre Majesté, confirmant leurs déclarations par un serment solennel prêté en leur propre nom et au nom de tout le peuple de Merv. Les khans et les délégués ont déclaré que les Turkmènes de Merv ont pris cette décision parce qu'ils sont arrivés à la conviction qu'ils ne sauraient désormais se gouverner eux-mêmes et que seul le gouvernement de Votre Majesté sera en état d'établir et consolider à Merv l'ordre et la prospérité. »

Trois mois après, les Russes occupaient, sur la rive droite de l'Héri-Roud, le fleuve qui passe à Hérat, l'importante position de Vieux-Saraks, ancien fort abandonné depuis longtemps par les Persans et où les Tekkés de Merv établissaient parfois leurs quartiers provisoires, lors de leurs excursions en Perse, sans s'y jamais être établis d'une manière permanente. Un autre Saraks, le Nouveau-Saraks, existe sur la rive gauche du Tedjend. Avant d'être occupé par les Russes en 1885 un bataillon persan y tenait garnison,

---

(1) Le commandant actuel des troupes de la circonscription de la Transcaspienne, le lieutenant-général Komarow, a terminé ses études militaires à l'académie d'état-major, par laquelle avaient passé également ses frères. Depuis sa sortie de l'académie il a servi presque complètement au Caucase : il a été successivement commandant du Daghestan méridional et gouverneur de Derbent. Avant l'expédition de Dach-Képri, il s'était fait connaître par ses travaux sur l'ethnographie du Daghestan et l'archéologie du Caucase. Il avait présidé au Caucase un congrès d'archéologie. Le général est un esprit très distingué et un homme fort aimable près duquel tous les Français qui ont voyagé en Asie centrale ont trouvé l'accueil le plus courtois. Nous avons le regret de ne pas le voir. Il était à Saint-Pétersbourg au moment de notre passage.

L'annexion de Merv fut suivie immédiatement de plusieurs autres. Les tribus de la zone neutre entre les frontières russes et afghanes demandèrent, comme les Mervievs à être incorporées aux possessions russes. Elles y étaient poussés par l'attaque agressive de l'émir d'Afghanistan qui à l'instigation des Anglais cherchait à se rapprocher de la frontière de Bokhara.

Nos lecteurs remarqueront que nous avons soigneusement évité, dans ce chapitre, toute discussion. Exposant les progrès successifs des Russes en Asie centrale, nous avons à dessein laissé en dehors, autant que nous avons pu, les Anglais, évitant de traiter la Question de l'Asie centrale : la lutte entre l'*Éléphant* et la *Baleine* et de prendre parti dans cette importante question, dont nous dirons un mot à la fin du voyage.

A la suite des événements de 1884 et des territoires importants de Merv, Iol-Otana et Vieux-Saraks qui se donnaient à la Russie l'Angleterre eût l'idée d'une zone neutre. Une commission mixte fut nommée d'un commun accord par les deux pays. Mais contrairement à ce qui avait été convenu les Anglais firent accompagner la mission, à la tête de laquelle était le général Lumsden par un nombreux état-major de troupes indiennes · infanterie, cavalerie et artillerie : véritable corps expéditionnaire fort d'environ quinze cents hommes.

Cette démonstration militaire était destinée à frapper l'esprit des Afghans et à en imposer au général Komarow, gouverneur de la province transcaspienne.

A cette nouvelle, le cabinet de Saint-Pétersbourg décida que la commission russe, à la tête de laquelle se trouvait le général d'état-major Zelenoy, de l'armée du Caucase, ne partirait pas. Pour éviter toute cause de conflit on envoya M. l'ingénieur Lessar, un des hommes qui connaissent le mieux l'Afghanistan et le plus compétent dans cette question de délimitation de frontières. Il était chargé de fournir au gouvernement anglais tous les renseignements et tous les éclaircissements nécessaires. Il y eut alors de mémo-

rables conférences à Londres sur la *frontière ethnographique* demandée par la Russie, qui réclamait l'oasis de Pendjeh comme faisant partie d'un territoire habité par les Turkmènes Sariks, protégés de la Russie et la *frontière géographique*, la seule que voulussent reconnaître les Anglais, limitant à Saraks le territoire russe.

Pendant ce temps les troupes de l'émir de Kaboul occupèrent l'oasis contestée. Au mois d'août 1884 les avant-postes russes se trouvaient au Vieux-Saraks; ceux des Afghans à Bala-Murghab. Avant que les commissaires anglais et russes se fussent mis en route les troupes afghanes, à l'instigation de l'Angleterre, occupèrent Pendjeh, oasis située précisément sur le territoire en litige. La Russie protesta sans obtenir de satisfaction et fit alors occuper Pul-I-Khisti sur le Heri-Roud, la rivière de Hérat. Puis en février 1885 elle poussa jusqu'à Sari-Yasi (à quelques milles seulement de Pendjeh), Akrobat et Zulfikar sur le Heri-Roud.

Ces prises de possessions excitèrent une vive émotion en Afghanistan, dans l'Inde et en Angleterre.

Des ingénieurs anglais furent employés aux fortifications de Hérat. Des armes et des munitions furent envoyées à l'émir d'Afghanistan, tandis que des concentrations de troupes avaient lieu sur la frontière nord-ouest sous le commandement du général Roberts. — Le 30 mars 1885 le général Komarow, commandant des forces russes à Pul-I-Khisti (1), en venait aux mains avec les Afghans (46,000 hommes et 8 canons) sur les deux rives du Kouchk, près du confluent de cette rivière avec le Murghab, les battait complètement et leur prenait leur artillerie. Il regagna après le combat ses positions primitives, tandis que les Afghans se retiraient sur Merutchak à l'extrémité

(1) Un bataillon frontière, quatre compagnies de chasseurs transcaspiens, trois sotnias de Cosaques du Kouban, une sotnia de la milice turkmène de Merv et quatre canons — environ douze cents hommes. Le général avait avec lui le colonel Alikhanow, chef des milices de Merv.

de l'oasis de Pendjeh. L'émoi fut grand en Asie. Les Anglais prétendirent que les Russes avaient tenté de forcer les avant-postes afghans.

Ce combat a pris le nom de combat de Dach-Képri.

L'émotion fut immense en Angleterre. Cette fois la guerre paraissait inévitable. Le parlement anglais vota à l'unanimité le crédit demandé par le gouvernement de onze millions de livres sterling (deux cent-soixante-quinze millions de francs). Puis, à la suite du deuxième rapport du général Lumsden il se produisit subitement une certaine détente dans les relations diplomatiques. On convint de soumettre au jugement arbitral d'une puissance amie toute difficulté de frontière qui surgirait de nouveau. Le conflit était de nouveau évité.

Pendant mon séjour à Samarkand, j'ai eu l'occasion de parcourir le *Blue-Book* où furent réunis les documents diplomatiques échangés entre la Russie et l'Angleterre au cours de l'expédition qui se termina par le combat de Dach-Képri dont nous venons de parler, ou mieux de la marche des Russes depuis Merv et Saraks d'une part et vers les rives du Kouchk de l'autre, marche qui aboutit à l'occupation de l'oasis de Pendjeh en 1886.

Parmi les nombreuses pièces imprimées, deux m'ont frappé par leur caractère spécial.

Il y avait au camp afghan trois officiers anglais, MM. les capitaines Yates, Lissek et le docteur Owen. Avant que les troupes en présence en vinssent aux mains le capitaine Yates écrivit au général Komarow que « le commandant des troupes afghanes lui avait fait part du désir exprimé par un officier russe de pouvoir conférer avec lui ».

Le général chargea le lieutenant-colonel d'état-major Zakreyovski de répondre au capitaine Yates « qu'aucun officier russe n'avait demandé une semblable entrevue, mais que si cela pouvait être agréable au capitaine Yates, le lieutenant-colonel Zakreyovski irait à sa rencontre le même jour à cinq heures et demie ».

Les officiers anglais répondirent aussitôt que s'il y avait malentendu ils s'en félicitaient, puisqu'ils devaient à ce malentendu le plaisir d'avoir pu se rencontrer avec des officiers russes et faire leur connaissance.... Ils ajoutaient qu'un arrangement avait été signé entre les gouvernements russe et anglais et qu'en présence d'un semblable arrangement ils pouvaient bien annoncer aux officiers russes qu'ils se trouvaient dans une position très difficile.

Ils insistèrent encore dans une autre lettre sur ce que leur situation avait de dangereux et même de désespéré si un conflit se produisait... Le colonel russe leur affirma qu'il serait toujours à leurs ordres.

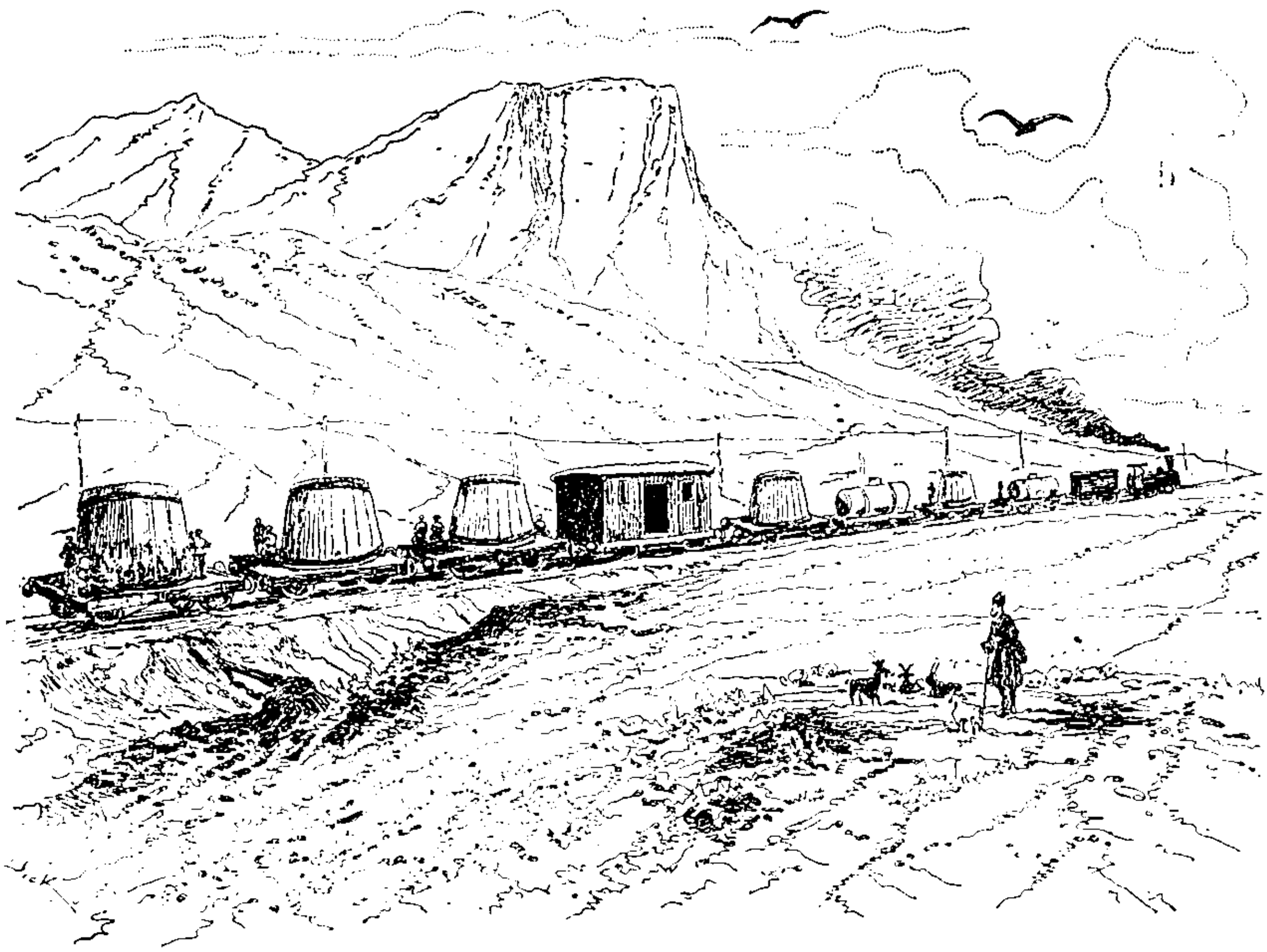
Que conclure de tout ceci?... Rien sinon que les officiers des deux nations russe et anglaise, employés aux avant-postes étaient des gens bien élevés qui feraient d'autant mieux leur devoir le moment venu qu'ils ont déployé auparavant plus de courtoisie avec leurs adversaires.

Nous avons dit plus haut comment le conflit entre les deux grandes puissances fut heureusement évité.... La commission anglo-russe de délimitation put se livrer à ses opérations en toute tranquillité. J'ai même entendu dire en Asie que les membres russes et anglais de cette commission s'étaient separés enchantés les uns des autres. Tant mieux!

Une dernière remarque au sujet de cet incident de Pendjeh. Elle fera toucher du doigt la différence des procédés employés par l'Angleterre et la Russie à l'égard de leurs agents. Tandis que les Anglais désavouaient en quelque sorte le général Lumsden, président de la commission de délimitation, et le rappelaient en Angleterre sous le prétexte de s'entendre avec lui sur différents points contestés, la Russie agissait tout différemment à l'égard du général Komarow.

Le 2/14 avril 1885, l'Empereur Alexandre III adressait au commandant des troupes de la province de la Transcaspienne le rescrit suivant :

« Voulant rendre justice aux remarquables dispositions que vous avez prises en votre qualité de commandant du détachement du Mourgh-Ali ; à la prudence et à l'énergie dont vous avez fait preuve pendant les opérations dirigées contre les Afghans; au courage et à la bravoure que vous avez déployés lors de l'affaire de Dach-Képri le 18/30 mai de cette année nous avons daigné vous décerner *un sabre d'or enrichi de diamants*, avec l'inscription : « *Pour la Bravoure* » et joindre à ce témoignage l'assurance de notre Impériale satisfaction. »



Le Transcaspien. — Un train de ravitaillement.

CHAPITRE XIV

Les chemins de fer Sibériens et Asiatiques.

Communications par voies ferrées à établir entre l'Europe et l'Asie. — Le Grand Central asiatique projet français. M. Charles Cotard. — Lettre-programme de M. Ferdinand de Lesseps au général Ignatiew (1er mai 1873). Réponse du général (5 mai 1873). — Mission envoyée aux Indes et en Turkestan : MM. Victor de Lesseps et A. Stuart. — Facilités données par le gouvernement russe. — Refus de lord Granville. — Le projet Bogdanovitch. — Différence entre les deux tracés. — Itinéraire du Grand Central asiatique. — Communication de M. Cotard à la Société de géographie de Paris (1874). — M. Cotard en Russie. — M. de Lesseps se consacre exclusivement au canal de Panama (1878). — Les chemins de fer sibériens et les tracés du gouvernement russe. — Le général Annenkow. — Un tronçon construit du Grand Central asiatique. — L'isthme persan. — M. I. Pereire émet dès 1834 l'idée d'un chemin de fer allant aux Indes par la Turquie et la Perse. — Les chemins de fer de l'Euphrate. — Les chemins de fer persans. — La

France est en retard en Algérie, en Tunisie, au Sénégal, au Tonkin, etc. Pourquoi? Manque d'esprit de gouvernement. Remède.

L'exécution et l'achèvement du chemin de fer Transcaspien, à l'inauguration duquel nous sommes conviés en ce moment a rempli d'admiration l'Europe civilisée. Nous dirons dans le prochain chapitre l'œuvre accomplie et les difficultés qu'elle a surmontées.

Auparavant il nous paraît intéressant de jeter un coup d'œil rapide sur l'ensemble des communications par voies ferrées dont l'Asie septentrionale, l'Asie centrale et l'Asie occidentale ont été le champ d'études et qui seront réalisées peut-être avant peu d'années. Nous groupons ces études, sous ce titre commun : « les chemins de fer Sibériens et Asiatiques ».

D'ailleurs, la question n'a pas encore été traitée à un point de vue général. Les lecteurs qui veulent bien accompagner au cours de son rapide voyage le touriste parisien trouveront ici des renseignements précis et complets sur des invraisemblances d'aujourd'hui qui seront des réalités demain. Le chemin de fer transcaspien, de la mer Caspienne à Samarkand, que nous inaugurons aujourd'hui, n'a-t-il pas été un rêve pendant longtemps?

Il y a, pour tracer le rapide aperçu que nous allons commencer, une autre raison que le lecteur appréciera : une raison patriotique. Les projets aujourd'hui à l'étude en Asie, dont un avenir prochain verra nous l'espérons, la réalisation définitive, sont venus de France... L'idée d'une communication de l'Europe avec l'Inde par une ligne qui, partant de Lisbonne, de Madrid, de Londres, de La Haye, de Bruxelles, de Paris, de Berlin, de Rome, de Copenhague, de Stockholm, de Vienne, de Pesth, de Constantinople, de Saint-Pétersbourg, de Moscou arriverait à Orenbourg sur l'Oural et de là, par la Sibérie occidentale se dirigerait sur l'Inde par l'Asie centrale est une idée *française*. Elle n'est pas restée à l'état de concep-

tion vague mais a été sérieusement étudiée, serrée de près par des hommes éminents. Seulement des circontances diverses ont, en ces dernières années, empêché d'en poursuivre l'exécution.

Notre situation particulière nous permet de pouvoir donner ici à nos lecteurs, sur cette question intéressante, des renseignements précis qu'ils ne sauraient trouver ailleurs.

Au mois de mai 1873, un des ingénieurs du canal de Suez, M. Charles Cotard, pendant six ans ingénieur en chef de l'entreprise du canal et qui venait de construire une partie des chemins de fer de la Roumélie, se rencontra à Constantinople en même temps que M. Ferdinand de Lesseps.

Il lui fit part d'un projet grandiose, depuis longtemps conçu, mûrement étudié, dont il développa devant notre illustre compatriote les grandes lignes.

Il s'agissait d'un chemin de fer faisant communiquer l'Europe avec l'Inde par un itinéraire que M. Cotard indiqua à travers l'Asie. Le promoteur donnait à ce chemin de fer le nom de Grand Central Asiatique. M. de Lesseps fut frappé du grand intérêt de ce chemin de fer dont la réalisation lui paraissait très possible et dont les conséquences, outre la gloire méritée qui en reviendrait aux promoteurs, devaient être incalculables non seulement pour l'Inde et pour l'Europe situées aux extrémités de la ligne, mais encore pour le développement commercial et la civilisation de populations intermédiaires.

M. de Lesseps, après avoir bien étudié les combinaisons de son ancien collaborateur déclara à M. Cotard qu'il prenait le projet sous son patronage et lui promettait son concours pour les études préliminaires et les travaux nécessaires à l'établissement d'un premier tracé.

Mais il fallait avant tout obtenir l'adhésion de la Russie et de l'Angleterre pour commencer sur leurs territoires respectifs l'exécution de ces études.

L'ambassadeur de Russie à Constantinople était alors le général Ignatiew, ancien ami de M. de Lesseps, « sans lequel, disait-il souvent, je ne serais pas ambassadeur ».

Quelques vingt années avant, le capitaine Ignatiew tombé accidentellement dans la mer, allait se noyer dans le Bosphore lorsque M. Ferdinand de Lesseps, qui passait par là, se jeta dans l'eau et le sauva. De là datait leur vieille amitié.

Le président de la Compagnie de Suez écrivit à l'ambassadeur de Russie la lettre suivante :

Constantinople, 1er mai 1873.

Mon cher général et ami,

Un des ingénieurs distingués qui ont dirigé les travaux du canal de Suez, M. Cotard, dont le nom est connu en Russie m'a soumis un projet consistant à franchir, par un chemin de fer, la distance d'environ trois mille sept cent quarante kilomètres qui sépare, dans l'Asie centrale, le dernier tronçon russe du dernier tronçon anglo-indien.

M. Cotard m'a demandé mon concours pour ouvrir à ce sujet des négociations avec la Russie et l'Angleterre et il m'a proposé de me mettre à la tête d'une société d'études pour préparer l'exécution d'une entreprise qui me paraît destinée à compléter, sur la plus grande étendue de notre globe, la bienfaisante voie maritime dejà ouverte par le canal de Suez.

J'ai accepté la proposition de M. Cotard en considérant que des communications rapides entre l'Occident et l'Extrême-Orient par le centre de l'Asie augmenteraient, dans une proportion incalculable, le mouvement du commerce général par la route maritime.

Je prévois aujourd'hui dans la réussite de ce projet grandiose, — bien que pour des causes différentes — la

fin de l'antagonisme provoqué entre l'Angleterre et la Russie par la situation des états intermédiaires de l'Asie centrale comme je voyais il y a vingt ans, dans le succès du percement de l'isthme de Suez, la fin de l'antagonisme existant depuis le commencement de ce siècle entre la France et l'Angleterre à propos de l'Egypte.

Les territoires intermédiaires de l'Asie centrale, traversés par une voie ferrée et n'étant plus un obstacle à l'expansion de la civilisation européenne, les deux empires rivaux sont affranchis de l'état actuel de défiance réciproque, pouvant devenir fort grave chaque fois que l'un ou l'autre est tenu d'assurer par les armes la tranquillité de ces frontières vis-à-vis de populations semi-barbares.

La distance de Calais à Orenbourg, déjà sillonnée de chemins de fer, est de.....	4.430 verstes
Il faudra exécuter sur les possessions russes d'Orenbourg à Samarkand.....	2.230 —
Et sur les territoires intermédiaires de Samarkand à Peischawer (Indes anglaises).....	1.275 —
De Peischawer à Calcutta l'Angleterre a exécuté des lignes ferrées communiquant avec Lahore, Delhy, Bombay et Kurrachie, dont le total est.....	3.220 —
Total de la distance entre Calais et Calcuta par Orenbourg..... environ	11.155 verstes

dont..	7.650 verstes	ou	8.160 kilom.	sont déjà exécutés
et.....	3.505 —	ou	3.740 —	sont projetés.
Total.	11.155 verstes	ou	11.900 kilom.	

Il ne reste donc à terminer que la moitié de la distance qui est déjà en exploitation pour permettre à des voyageurs partis de Saint-Pétersbourg, de Londres, de

Paris, de Lisbonne, de Madrid, de Berlin, de Rome, de Vienne de se rendre en une semaine aux Indes.

..... Mon but, en vous écrivant cette lettre, mon cher général, est seulement de poser des jalons, me déclarant prêt à commencer une négociation si l'Empereur et son gouvernement, auxquels vous êtes plus en mesure que personne de faire connaître les avantages moraux, politiques et économiques de notre projet sont disposés à en admettre le principe.

Veuillez agréer, etc.

FERDINAND DE LESSEPS.

La réponse à cette intéressante lettre ne se fit pas attendre. Cinq jours après, M. de Lesseps recevait de l'ambassadeur de Russie à Constantinople les lignes suivantes :

Péra, 23 avril (5 mai) 1873.

Cher ami,

J'ai eu l'honneur de recevoir la lettre que vous avez bien voulu m'adresser en date du 1er mai relativement au projet qui vous a été soumis par M. Cotard et qui consiste à réunir, par un chemin de fer la distance de trois mille sept cent quarante kilomètres qui sépare, dans l'Asie centrale, le dernier tronçon de voie ferrée russe du dernier tronçon anglo-indien.

L'initiative que vous prenez dans cette importante question atteste, une fois de plus, la remarquable élévation de vues dont vous avez déjà donné des preuves si éminentes et qui vous ont valu l'admiration du monde civilisé.

Ayant visité l'Asie centrale, je me rends parfaitement compte des difficultés immenses que vous rencontrerez dans l'accomplissement de votre projet et qui proviendrait : tant des conditions topographiques que

surtout de la situation sociale et politique de la zone intermédiaire entre nos possessions asiatiques et celles des Anglais. Néanmoins, j'ai l'intime conviction, ainsi que j'ai eu l'occasion de vous le dire précédemment, que la grandiose entreprise que vous lancez aujourd'hui et qui peut paraître à première vue et presque hasardée et presque chimérique, est destinée à être réalisée dans un avenir plus ou moins rapproché et à procurer alors des bienfaits immenses à l'humanité.

Personne, sans doute, n'a plus de droits à attacher son nom à la construction d'une voie ferrée destinée à relier, sur une aussi grande étendue de notre globe, l'Inde à l'Occident européen, que celui à qui appartient l'honneur du percement du canal de Suez. D'ailleurs, le « chemin de fer central asiatique » doit former le corollaire naturel de la route maritime ouverte par le canal de Suez et servira à augmenter encore le mouvement si considérable du commerce général entre l'Occident et l'Extrême-Orient. Outre les incalculables avantages qu'elle offrirait au commerce, la construction de ce chemin de fer aurait, comme vous le faites observer, pour résultat politique d'atténuer dans l'Asie centrale l'antagonisme entre la Russie et l'Angleterre et de faire disparaître la méfiance et la jalousie ainsi que la crainte de l'inconnu, qui caractérisent l'attitude de la Grande-Bretagne dans ces contrées lointaines. Lorsque, grâce au contact de l'Europe, la lumière se fera jour dans ces pays mystérieux, on verra que les accusations portées contre nous étaient dénuées de fondement et on appréciera en même temps le caractère essentiellement pacifique et civilisateur de notre influence dans ces parages.

Tout en réservant entièrement l'opinion de mon gouvernement, je ne doute pas que la question ne soit envisagée sous cet aspect à Saint-Pétersbourg et j'espère que les hommes politiques de l'Angleterre comprendront, de leur côté, les avantages qu'offrira à leur pays

la réalisation de votre projet. En effet, une voie de communication facile, reliant sans solution de continuité Calais à l'Inde, serait encore plus profitable à l'Angleterre qu'à la Russie, et unirait par une identité d'intérêts ces deux puissances de l'accord desquelles dépend, en grande partie, le maintien si désirable de la paix générale, et qui, par leur position géographique, sont appelées à faire pénétrer les bienfaits de la civilisation dans le cœur même de l'Asie. Les autres puissances européennes et surtout l'Allemagne, qui pourront participer plus ou moins directement aux avantages de la nouvelle voie, ne vous refuseront probablement pas leur concours pour faciliter cette entreprise universelle. La France, de son côté, outre la part de profit matériel que lui réserve la nouvelle voie, aura la satisfaction de voir un éminent citoyen français à la tête d'une entreprise grandiose, destinée à mettre des populations arriérées en communication avec le monde civilisé.

En vue de tous ces avantages moraux, commerciaux et politiques, je n'hésite pas un instant à vous promettre mon concours personnel et à former les vœux les plus sincères pour que vos efforts soient couronnés d'un entier et brillant succès.

Je transmets aujourd'hui même à S. A. le prince Gortchakow la lettre que vous m'avez adressée. Et je ne manquerai pas de vous faire connaître la manière dont votre proposition aura été accueillie par le gouvernement impérial.

Veuillez agréer, mon cher ami, la nouvelle expression de mes anciens sentiments de haute estime et d'entier dévouement.

N. IGNATIEW.

Encouragé par cette première réponse si bienveillante et amicale, Ferdinand de Lesseps, avec son activité fébrile, se mit dès sa rentrée à Paris, au mois de juin, à organiser sans délai les bases d'une première exploration. Il conve-

nait d'agir, en dehors de toute influence politique et de toute puissance financière si l'on voulait assurer, dès le début, le succès de l'œuvre entreprise. La rivalité des gouvernements lui eût été aussi nuisible que l'esprit de spéculation.

Un groupe d'amis de M. de Lesseps se réunit. Il décida de faire à ses risques et périls, sans rien demander à aucun gouvernement ou à aucun banquier, les frais du voyage d'étude qui allait être entrepris par les missionnaires de la Société sous la protection des États à traverser. Les explorateurs, à leur rentrée en Europe, publieraient un avant-projet, indiquant, avec les premières études topographiques, les recherches locales, tant au point de vue des travaux que des avantages pouvant résulter des concessions de terrains, de mines, etc., etc.

Cet avant-projet devait être soumis, ainsi que l'on avait opéré pour le percement du canal de Suez, à une commission d'ingénieurs et de savants, qui donneraient leur avis motivé sur la possibilité technique de l'entreprise et sur les avantages commerciaux et financiers du but poursuivi.

Du résultat de cet examen dépendraient les études définitives à poursuivre sur les lieux, d'après les instructions de la commission technique, avec les ressources mises à la disposition du groupe d'études par une société financière.

M. de Lesseps estimait que, les études complètes terminées (dans un délai de dix-huit mois), l'exécution du chemin de fer central-asiatique entre Orenbourg et Peischower pourrait être terminée en six ans.

En même temps, il demandait au duc de Broglie, ministre des affaires étrangères, de donner à son fils cadet, Victor de Lesseps, secrétaire d'ambassade, un congé pour se rendre aux Indes, afin de se consacrer à une œuvre glorieuse, utile à son pays comme à toutes les nations.

Quelques semaines plus tard (20 juin 1873), le prince Orlow, ambassadeur de Russie en France, avisait M. de

Lesseps que l'empereur Alexandre II autorisait MM. Cotard et Victor de Lesseps à entreprendre le voyage qu'ils projetaient dans les provinces de l'empire situées entre Orenbourg et Samarkand. Des instructions allaient être envoyées aux gouverneurs et aux autorités locales des districts russes de l'Asie centrale pour aider les voyageurs dans les limites les plus larges de leurs attributions.

La première intention de la société d'études du *Central-Asiatique* avait été d'envoyer par la Russie une grande caravane d'exploration qui, partant de la frontière d'Europe, se rendrait aux Indes, en traversant les territoires intermédiaires. Il renonça bientôt à ce projet trop coûteux. Le comité des fondateurs, constitué sous la présidence de M. Ferdinand de Lesseps, se décida à envoyer tout d'abord aux Indes deux de ses membres, MM. Victor de Lesseps et A. Stuart, ingénieur. Le but de cette mission devait être de recueillir des documents sur les divers tracés proposés, sur les ressources commerciales, agricoles, industrielles, des pays traversés, sur les lignes indiennes, etc..., et, tout en ne quittant pas le territoire anglais, de parcourir une partie des Himalayas. Les voyageurs partirent au mois d'octobre 1873. M. de Lesseps avait adressé à lord Granville, alors secrétaire d'Etat aux affaires étrangères, une lettre dans laquelle il exposait le projet et annonçait le premier voyage d'exploration, demandant l'appui du gouvernement anglais.

Les voyageurs furent reçus à Calcutta avec la plus grande courtoisie. Tous les documents nécessaires furent mis à leur disposition. Les explorateurs visitèrent le nord de l'Inde, une partie de la frontière ouest, poussèrent même leurs explorations dans le Kachemir, pays médiatisé sous la domination anglaise. Ils se disposaient à poursuivre leur voyage à travers l'Afghanistan lorsqu'on leur fit connaître la réponse de lord Granville à M. F. de Lesseps. Sans se prononcer sur le projet en lui-même, le ministre refusait d'autoriser, au nom du gouvernement anglais, un voyage d'exploration à travers l'Afghanistan.

Le cabinet de Saint-James refusait « d'autoriser une demande qui pouvait l'entraîner dans un conflit *coûteux* et sans utilité avec les habitants de ces contrées. Il craignait, si les explorateurs étaient autorisés à pénétrer dans ce pays, d'être aux prises avec des difficultés qui appelleraient l'intervention anglaise. »

En présence d'une déclaration aussi catégorique qui contrastait étrangement avec la réponse de la Russie; ayant essayé, en vain, de poursuivre le voyage à leurs risques et périls; s'étant vu refuser le passage, avec l'interdiction d'aller plus loin, MM. Victor de Lesseps et A. Stuart n'avaient qu'à revenir en France, ce qu'ils firent au commencement de 1874. Leur voyage avait duré dix mois. Ils rapportaient toutefois un grand nombre de renseignements; des études importantes, non seulement sur les pays qu'ils avaient parcouru personnellement, mais encore sur les territoires que devaient traverser les divers tracés proposés.

A ce moment, vers le mois d'octobre 1874, MM. de Lesseps et Cotard reçurent du général Ignatiew, revenu à Saint-Pétersbourg, diverses communications très intéressantes. Le général, toujours dévoué au projet de ligne russo-indienne, engageait nos compatriotes à se mettre en rapport avec un colonel russe qui s'occupait également d'une ligne asiatique. Les promoteurs pouvaient peut-être trouver un terrain d'entente et grouper ainsi leurs efforts vers le but commun.

Le colonel Bogdanovitch, ancien officier de marine, fils de l'historien, attaché au ministère des voies et communications, poursuivait depuis longtemps la réalisation d'une ligne de chemin de fer dont le terminus, pour être différent de celui du projet Lesseps-Cotard, n'était pas moins gigantesque. Il s'agissait de relier la Russie et la Chine, à Saint-Pétersbourg et Pékin, à travers la Sibérie. La ligne projetée partait de Nijni-Novgorod, ou s'arrêtaient alors les chemins russes (1), passait par Kazan, franchissait

(1) Ils vont à présent jusqu'à Oufa. (20 septembre 1888)

l'Oural vers Ekatérinenburg, prenait la direction de Tioumen et d'Omsk et se dirigeait plus loin, par Kaïnsk, jusqu'à Tomsk, centre principal du commerce et de l'industrie occidentale. De Tomsk il ralliait Irkoutsk, le grand centre industriel de toute la Sibérie, par Marinsk, Atchinsk, Krasnoïarsk, Kasask et Nijni-Oudinsk.

L'étendue de cette ligne de Nijni-Novgorod jusqu'à Irkoutsk est d'environ quatre mille neuf cent soixante kilomètres.

Au delà d'Irkoutsk la ligne, dans l'esprit de son promoteur prenait un caractère international jusqu'à Pékin.

L'étendue de ce dernier tronçon d'Irkoutsk à Pékin est de deux mille deux cents kilomètres.

Notre intention est seulement de mettre les lecteurs qui ont bien voulu me suivre en Asie au courant des divers projets de chemins de fer, sans entrer dans la discussion des divers tracés. Nous nous abstiendrons de les commenter. Nous ferons toutefois une remarque sur le point d'arrivée du chemin de fer de M. Bogdanovitch. Pékin, situé à peu de distance de la mer (on y remonte en bateau pendant la belle saison), nous paraît dans une position un peu en dehors, aux limites de l'empire, vers l'est, par rapport à une ligne sibérienne. La vraie métropole commerciale de la Chine nous paraît être plutôt la ville d'Hankow, sur le fleuve Bleu, d'autant plus que les provinces occidentales, surtout le Souetchen, comptent parmi les plus riches de l'empire chinois.

Le gouvernement russe commençait à se préoccuper de l'achèvement de son réseau européen vers l'est et des prolongements futurs en Sibérie. Bien que le projet sibérien du colonel russe n'eût pas le même objectif que le projet français, neanmoins MM. Cotard et Bogdanovitch se mirent en rapport à l'automne de 1874 et au commencement de 1875 et échangèrent des idées sans se mettre d'accord. Les buts de l'un et de l'autre étaient trop différents.

Le chemin de fer central-asiatique de M. Cotard avait

pour but de réunir les deux points les plus rapprochés des réseaux russes et indiens. Le projet français n'avait aucun parti pris, aucune préférence, pour le point d'attache avec les lignes russes. On devait attendre en conséquence, que le gouvernement eût fait connaitre ses intentions sur le point de départ qu'il aurait choisi. Pour le moment Orenbourg avait, sur tout autre point, une avance considérable. M. Cotard reconnaissait toute l'importance de la ligne sibérienne et ajoutait que la ligne d'Ekaterineburg exécutée, il y aurait lieu certainement d'y rattacher le chemin de fer central-asiatique.

Il appuyait son opinion de celle du général Kauffman, gouverneur général du Turkestan, qu'il avait entretenu à Saint-Pétersbourg de cette importante question. D'après le général, l'importance d'une voie ferrée reliant Tachkend à la Russie était telle que le tracé le plus promptement exécutable devait être le meilleur. A ce point de vue, le tracé d'Orenbourg l'emportait sur tous les autres.

Voici l'itinéraire du Grand-Central Asiatique de M. Cotard, d'Orenbourg à Peschawer. Nous l'indiquons d'une manière sommaire.

A partir d'Orenbourg, par la route de poste le long du Syr-Daria, le tracé jusqu'à Tachkend ne présente aucune difficulté sérieuse.

Dans cette première partie, la ligne côtoie les monts Karatau où se trouvent des gisements de houille et passe par Djulek, Turkestan et Tchemkend, pour aboutir à l'importante ville de Tachkend.

La ligne se dirige ensuite vers Khodjend, longe le Khokand et arrive, par des défilés d'un passage relativement facile, à Djizak et à Samarkand, dans la fertile vallée du Zérafchan.

Après Samarkand, la ligne se rapproche de Bokhara, passe à Kercki et traverse l'Amou-Daria pour arriver à Balkh et à Tachtapoul.

Là commencent les difficultés de la traversée de l'Indoo-Kosch.

Plusieurs tracés se présentent. On peut s'élever jusqu'à Bamian par l'une des vallées qui se dirigent vers les cols de Hadjiyak ou d'Irak. C'est le passage des caravanes. Il est le moins haut, mais il présente peut être l'inconvénient d'un double col à franchir, à cause de la vallée de de l'Hilmend qui partage, en ce point, la chaîne de l'Indoo-Kosch.

Il sera peut-être préférable, après avoir suivi pendant quelque temps la rivière de Koundouz, de prendre l'affluent qui s'en détache à l'est, pour aller, par Indérab, au col de Khawak et passer de là dans la vallée du Pandjir vers celle de Caboul,

Des études complètes de cette partie de la traversée pourront seules décider du tracé définitif.

D'après les documents existants et les renseignements recueillis, cette traversée, praticable pour un chemin de fer, ne sera pas plus difficile que celle des Alpes.

Si l'on entre dans les détails du trafic des trains pour les voyageurs et les marchandises, on arrive aux conclusions suivantes :

Actuellement, le voyage par Marseille et par mer, jusqu'à Calcutta, demande trente-un à trente-deux jours et coûte au minimum mille six cent vingt francs. Par la voie la plus rapide, par Brindisi et Bombay, le voyage est de vingt-trois jours et coûte deux mille deux cents francs.

Par le Central Asiatique, en supposant une vitesse moyenne de quarante kilomètres à l'heure, on ira de Paris à Calcutta en onze jours et le voyage ne coûtera pas plus de mille cinq cents francs, nourriture comprise.

Une telle économie de dépense et de temps attirera nécessairement sur cette route la plus grande partie des voyageurs et en augmentera le nombre. On peut, d'après la circulation des passagers par le canal de Suez, estimer le nombre de voyageurs dès l'ouverture de la ligne à cent mille francs par an, ce qui, au taux très acceptable, pour un trajet de ce genre, de onze centimes le kilomètre, donne une recette kilométrique de onze mille francs.

Le trafic des marchandises est peut être plus difficile à évaluer. Cette voie ferrée, mettant en communication directe l'intérieur de l'Inde avec l'intérieur du continent européen, est appelée à dériver à son profit une part notable de l'énorme mouvement de marchandises qui se fait actuellement entre ces contrées. C'est émettre une hypothèse des plus modérées que de compter sur une recette brute kilométrique de dix-huit à vingt mille francs.

Dès l'année 1873, les recettes brutes, en marchandises, de la portion construite de la ligne des Indes de Delhi à Calcutta atteignaient un chiffre sensiblement plus élevé (1). Le produit total du transit serait ainsi, avec celui des voyageurs, d'environ trente mille francs par kilomètre.

Il est impossible d'apprécier d'une manière exacte le mouvement des marchandises que développerait entre l'Inde et la Russie le trafic du parcours intermédiaire de l'Asie centrale. Disons seulement que déjà, en 1874, à une époque où l'autorité de la Russie ne s'étendait pas sur ces régions éloignées, au lendemain de l'expédition contre Khiva, le total des échanges entre l'Asie centrale et la Russie dépassait cent mille tonnes. Que serait-ce à présent que les possessions russes s'étendent sans continuité

---

(1) Les chemins de fer de l'Inde ont été construits dans des conditions très onéreuses. L'industrie métallurgique dans le pays était presque nulle. Il fallait transporter d'Angleterre, à grand frais, presque tous les matériaux de construction. En outre, l'expérience manquait complètement sur la manière de conduire ces travaux en Orient. Telles sont les principales raisons par lesquelles le gouvernement explique les prix très élevés; dix-huit mille, vingt mille livres sterling, soit *quatre cent cinquante mille*, *cinq cent mille* francs, le coût du mille sur les lignes formant le réseau primitif (Rapport de M. Danvers, directeur général gouvernemental des lignes indiennes, pour l'exercice 1872-1873).

Il est intéressant de rapprocher ces chiffres des sommes dépensées pour le chemin de fer transcaspien, où le prix moyen de la verste (1,060 m.) de la mer Caspienne à Samarkand est revenu à *trente deux mille roubles*, soit *quatre-vingt-seize mille* francs, tout compté.

du nord au sud, de l'Océan glacial à la Perse, l'Afghanistan et à la Chine; de l'est à l'ouest, depuis l'Allemagne et l'Autriche jusqu'à la mer du Japon à travers l'Asie tout entière.

M. Cotard terminait ainsi l'exposé sommaire de son projet, présenté à la Société de géographie de Paris :

« On a objecté que la bande du territoire afghan, qui sépare encore les frontières russe et indienne est un obstacle à l'exécution de cette grande voie de transit. Il est certain qu'une entente devra intervenir pour la traversée de ce territoire intermédiaire. Mais les travaux peuvent être exécutés du côté russe, c'est-à-dire sur les quatre cinquièmes du parcours total, sans avoir à s'inquiéter de difficultés qui, si elles existent aujourd'hui, tomberont forcément et par la force des choses quand les deux extrémités des lignes russe et anglaise ne seront plus qu'à quelques centaines de kilomètres de distance.

« La Russie est conduite, pour sa propre défense et par sa puissance d'expansion, à s'avancer vers les contrées moins civilisées qui l'avoisinent. Les contrées limitrophes de l'Asie centrale ne peuvent plus rester immobiles comme si elles étaient éloignées de tout payé civilisé et elles doivent, bon gré, mal gré, s'accommoder avec les exigences du progrès européen. Il y a, auprès de ces pays encore barbares, une mission civilisatrice à accomplir et cette mission revenait tout naturellement à la Russie, leur plus proche voisine.

« La Russie a accepté cette tâche qu'elle poursuit avec persévérance, malgré les charges qu'elle lui impose. C'est à ce titre qu'elle ne peut manquer de donner son concours et son appui à la mise en œuvre d'un projet qui sera l'instrument le plus puissant et le plus efficace pour la civilisation de toutes ces contrées de l'Asie, en même temps qu'il ouvrira une voie nouvelle au commerce du monde. »

En 1875, M. Cotard se rendit pour la seconde fois en Russie et revint sans avoir obtenu aucun résultat. Il avait été bien accueilli par le général Ignatiew, par les mem-

bres du département asiatique, par la Société de géographie impériale russe, par le comte Bobrinski, ministre des voies et communications, etc.... Mais les esprits étaient ailleurs. La guerre turco-serbe venait de commencer; la guerre russo-turque allait la suivre à bref délai. Il n'était plus question pour le moment de construire les chemins de fer de Sibérie.

C'est vers cette même époque que le *Grand Central Asiatique* perdit son principal appui. Nous avons vu qu'au début il avait été patronné, soutenu par M. Ferdinand de Lesseps, — qui avait ce grand projet en main. Il lui apportait le concours précieux de son nom illustre et respecté, au lendemain de la victoire de Suez. — En s'attachant avec l'énergie, la ténacité qui le caractérisent et avec l'immense influence de son nom dans tout le monde civilisé, M. de Lesseps assurait la réalisation de cette nouvelle œuvre internationale, facile à étudier, précise, avec dépense définie, trait d'union entre l'Europe et l'Asie méridionale et qui mettant en valeur, comme l'avait dit si excellement M. de Lesseps lui-même, les richesses des pays intermédiaires de l'Asie centrale.

C'est à cette époque (1878) que des financiers vinrent proposer à M. F. de Lesseps de faire le canal de Panama. « Le grand Français » résista d'abord à ces sollicitations. Puis, devant des instances réitérées, pensa qu'ayant été vainqueur une première fois à Suez, il vaincrait de nouveau à Panama et se rendit. C'est ainsi que le congrès du Canal Interocéanique s'étant réuni à Paris en 1879 et ayant donné un avis favorable à la construction du canal de Panama, M. Ferdinand de Lesseps consentit à en diriger l'exécution et à attacher son nom à cette nouvelle œuvre internationale. Dès lors il a apporté au Canal Interocéanique son concours absolu et l'autorité de sa personne et de son nom.... Dans de telles conditions M. de Lesseps ne pouvait mener de front deux œuvres aussi considérables que le canal de Panama et le Grand Central Asiatique. Depuis neuf années il poursuit avec une indomptable

ténacité, soutenu par la confiance d'une multitude d'amis, à travers des vicissitudes de toutes sortes qu'il avait connues déjà pendant la construction du canal de Suez, l'achèvement du Canal Interocéanique dont il espère bien voir la réalisation.

Privé de son appui capital, le Grand Central Asiatique a donc subi un temps d'arrêt. Est-ce à dire qu'il ne sera pas réalisé ? Nous ne le croyons pas... Nous pensons, au contraire, qu'au lendemain du prolongement de la ligne transcaspienne jusqu'à Samarkand ; au moment où elle va être poussée jusqu'à Tachkend, conformément au programme arrêté par le gouvernement russe, pour lequel les fonds existent, le Grand Central Asiatique (projet français) est redevenu une actualité, en présence de ce qui a été réalisé et de ce qui doit être réalisé par les Russes en Asie, relativement au chemin de fer.

La construction, par le général Annenkow, du chemin de fer transcaspien, dont il sera question dans le chapitre suivant, faisait partie d'un programme d'ensemble établi par le gouvernement russe pour ses chemins de fer d'Asie, qu'on peut ainsi formuler :

1° Une ligne stratégique et commerciale mettant la mer Caspienne en communication avec l'Asie centrale par Geok-Tépé, Askabad, Merv, Amou-Daria, Bokhara, Samarkand et Tachkend.

Dans la pensée du général, de cette ligne doit se détacher, vers le sud, à la station de Douchak, un embranchement ultérieur destiné à relier par Hérat la ligne russe de l'Asie centrale aux lignes anglaise de la péninsule indienne.

Voilà qui corrobore une fois de plus le projet français d'une direction vers les Indes.

2° Une ligne stratégique et commerciale de Russie en Sibérie. L'ancien projet Bogdanovitch. de Nijni-Novgorod à l'Oural, a été abandonné pour plusieurs raisons dont une des principales serait la construction d'un nouveau pont sur le Volga, déjà franchi à Sizrane. On a

préféré construire une ligne partant de Samara sur Oufa et de là à Zlataoust, sauf à réunir ensuite Zlataoust à Ekaterinenburg et Tiioumen.

Pour le moment, la ligne de Zlataoust, actuellement en construction, est destiné à devenir la grande ligne de Sibérie et à se prolonger vers l'est au delà de l'Oural par Omsk, Tomsk, Irkoustk vers Wladiwostock. Il est bon de faire remarquer en passant que le chemin de fer, depuis Samara jusqu'à Zlataoust, est construit directement par le gouvernement, qui a réalisé de la sorte de très importantes économies.

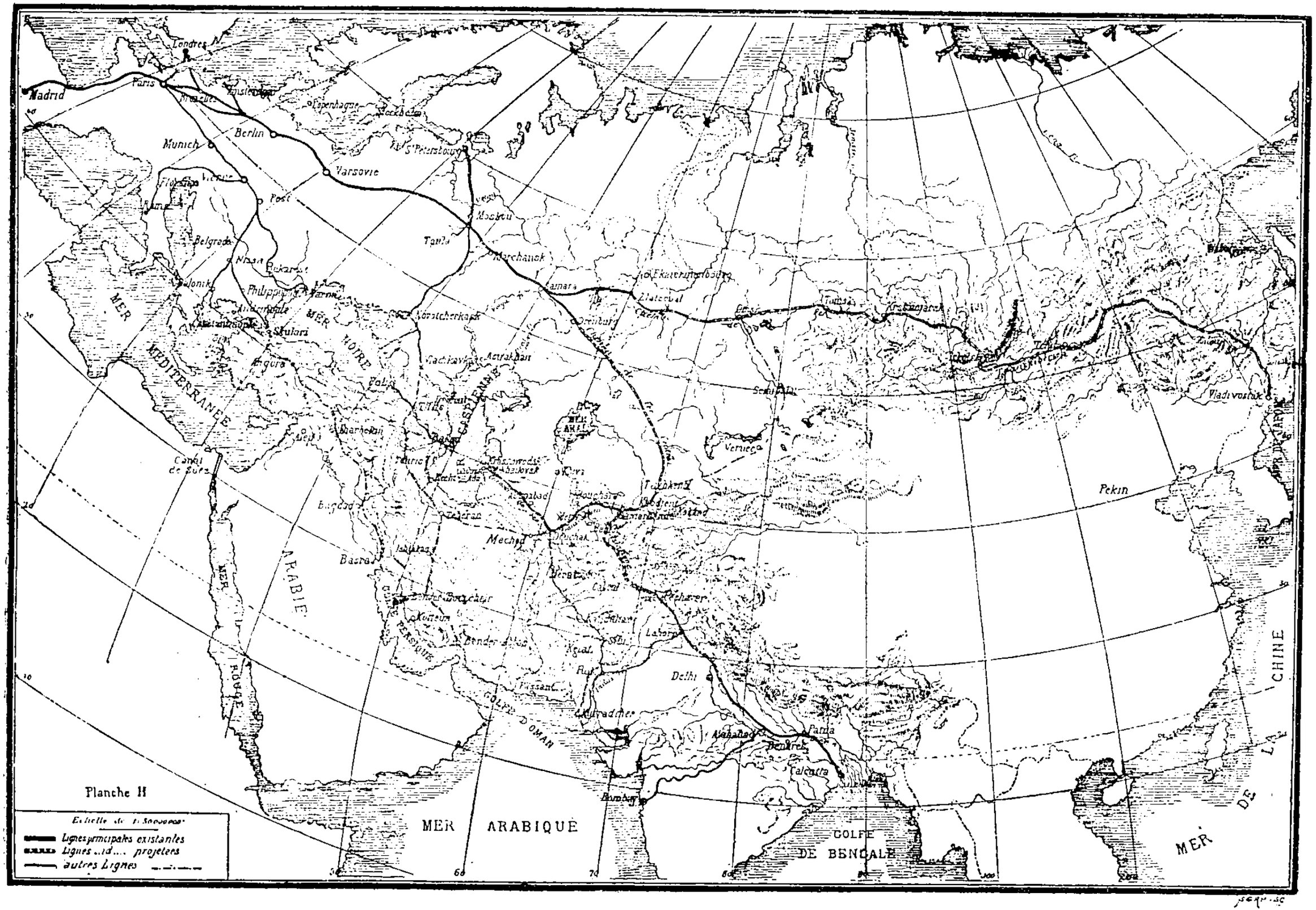
3° Une ligne transversale partira de Tachkend, remontant par Semi-Palatinsk vers Omsk, reliant ensemble la ligne de l'Asie centrale à la ligne de Sibérie, et desservant la partie méridionale de la Sibérie occidentale.

Voilà quels sont à cette heure les projets russes relatifs aux chemins de fer d'Asie, tels du moins qu'ils nous sont connus par les renseignements et les conversations que nous avons pu recueillir pendent et après notre voyage.

Ce sont là des projets utiles et grandioses qui méritent d'être admirés. Mais le lecteur impartial ne pourra s'empêcher de reconnaître, qu'utiles aux intérêts russes, ces directions ne répondent qu'imparfaitement au projet français précis et nettement développé d'une grande ligne intercontinentale et directe, mettant en communication le réseau européen avec le groupe important des chemins de fer de la péninsule indienne, au point de vue général, telle qu'elle a été étudiée par M. Cotard.

Dans l'état actuel du progrès des voies ferrées, il n'y a de lignes vraiment directes que les lignes internationales sur lesquelles roulent les wagons de la Compagnie internationale des wagons-lits, qui va, du reste, installer dès maintenant ses voitures confortables sur la ligne de Samarkand.

Nous avons indiqué, dans le chapitre relatif au Caucase, la station du chemin de fer de Tiffis à Bakou, Hadji-Kaboul, destinée à être le point d'attache des che-



LES CHEMINS DE FER SIBÉRIENS ET ASIATIQUES.

mins de fer de Perse. Ces lignes construites, on irait sans transbordement, dans une voiture confortable, de Calcutta à Calais en moins de neuf jours.

Pour nous résumer : lorsque la section Samarkand-Tachkend du chemin de fer Transcaspien aura été construite, ce qui aura lieu à très bref délai, puisque des fonds ont été affectés à ce travail par le gouvernement russe, un tronçon du Grand Central Asiatique sera construit.

Le tracé définitif de cette ligne est donc le suivant :

1° D'Orenbourg à Tachkend. Ligne à faire. Construite tôt ou tard,

2° De Tachkend à Peischawer.

La partie Tachkend-Samarkand va être immédiatement construite. Pour le reste de cette partie, les études décideront celui des divers tracés qui devra être adopté, par Balk et Caboul, ou par Hérat. Et si des obstacles naturels s'opposent à un passage à travers l'Hindo-Koosch, l'embranchement qui doit relier les lignes indiennes se détachera de la ligne russe de l'Asie centrale, soit à Merv, soit à Douchak.

En ce moment, la partie des chemins de fer sibériens en construction dans l'Oural est aux prises avec les difficultés d'un pays de montagne, qui coûte à la fois beaucoup de temps et beaucoup d'argent.

Nous avons parlé tout à l'heure d'un raccordement avec les chemins de fer persans, dans la partie orientale de l'isthme du Caucase. Tant que ne seront pas raccordés, vers Candahar et vers Hérat, les chemins de fer indiens avec les chemins de fer russes, — époque qu'il est à craindre de voir reculée pendant longtemps encore par suite de l'obstination des Anglais, — il ne faut pas perdre de vue, en ce qui concerne les voies les plus directes, le rôle géographique que doit jouer relativement aux communications de l'Europe avec l'Asie l'isthme persan, qui sépare les mers intérieures de l'Europe : la mer Noire et la mer Caspienne du golfe Persique. Si, en effet, l'isthme

persan est plus large que l'isthme du Caucase, il est aussi moins difficile et offre en presque toutes ses parties, au lieu d'un système très compliqué de montagnes très élevées, un plateau vraiment propice à l'établissement d'une voie ferrée : le plateau d'Iran.

Il y a du reste, puisque nous parlons de ce pays, un curieux souvenir à évoquer, qui prouve que cette idée n'est pas nouvelle. A peine les chemins de fer étaient-ils connus en Europe, qu'on songea à relier par une voie ferrée l'Europe et les Indes à travers la Perse. M. I. Péreire, dans une des nombreuses brochures qu'il publia de 1830 à 1836, alors qu'en France on ne connaissait encore que la ligne de Saint-Germain et deux ou trois autres d'importance égale, mit en avant le projet d'un chemin de fer qui se rendrait aux Indes en traversant la Turquie d'Europe, la Perse et le Béloutchistan. Cette idée était sans doute prématurée. Mais elle indique combien le projet est naturel, puisqu'il se présentait déjà à l'enfance des voies ferrées.

Les Anglais, après avoir nié la possibilité du canal de Suez, s'être opposés de toutes les forces de leur diplomatie à son exécution, reconnurent enfin sa grande utilité et les immenses services qu'il rendrait au commerce des peuples et en première ligne au commerce anglais.

Ils essayèrent aussitôt de lui faire une concurrence. On s'occupa activement de rechercher de nouveau les moyens de se rapprocher de l'Inde par voie de terre à travers la Turquie d'Europe. On paraît dès cette époque avoir renoncé au projet de traverser la Perse et le Bélouchistan. D'une part, sur la Méditerranée on gagnait le golfe Persique en suivant le cours de l'Euphrate. A Bender-Abbassi ou à Bender-Bouchir on reprenait la voie maritime. C'est le projet du chemin de fer de l'Euphrate, du colonel anglais Chesney.

Il n'a été jusqu'à présent suivi d'aucun commencement d'exécution. Depuis 1873, le projet paraît avoir été abandonné. Ce tracé, d'ailleurs intéressant à beaucoup d'égards

ne faisait en somme que raccourcir la durée et la longueur du trajet maritime et ne constituait pas une ligne ferrée directe d'Europe aux Indes.

Ici encore, quels que soient sur la Perse et ses chemins de fer les projets futurs de la Russie, que nous ignorons de la manière la plus absolue; la France peut revendiquer la priorité au sujet de ces chemins de fer.

C'est encore notre distingué compatriote Cotard qui en est l'auteur. Sans entrer dans des développements complets, nous allons en indiquer l'idée générale.

S'il est, dans l'Asie méridionale, une contrée spécialement appelée, par sa position géographique, à devenir la grande route de l'Orient, c'est assurément la Perse, qui offre, par voie de terre, la communication continue la plus directe entre l'Europe et la mer des Indes.

La Perse peut être considérée, nous l'avons dit déjà, comme l'isthme séparant l'Europe des Indes. Elle confine d'une part à l'Asie-Mineure; à la mer Noire, par le chemin de fer de Batoum à Tiflis et à Djoulfa; à la Russie par la mer Caspienne et à toute l'Europe occidentale par les nombreuses routes de terre et de mer qui aboutissent à sa frontière nord, et d'autre part aux golfes Persique et d'Oman qui touchent aux Indes.

La Perse peut devenir la route du grand transit entre l'Occident et l'Orient. Les richesses inexploitées de ce pays et sa position géographique lui assurent un avenir considérable. Les ports du sud, Bender-Bouchir et Bender-Abbassi peuvent devenir têtes de ligne du service maritime sur Bombay. Et une prolongation de voie ferrée vers Kurrachee relierait par l'isthme persan, plateau d'Iran, une voie ferrée non interrompue de Londres et Paris sur Calcutta.

Les chemins de fer russes ne tarderont pas, en effet, à être prolongés vers la frontière nord de la Perse, et la distance à parcourir de Recht à Abou-Scheir n'atteint pas quinze cents kilomètres.

Cette voie ferrée une fois construite, Téhéran se trou-

vera à cinq jours de Paris et le voyage de Paris jusqu'aux Indes pourra se faire en huit ou dix jours.

Il serait difficile d'apprécier, dans toute leur étendue, les avantages de toute nature qui résulteront, pour la Perse, de l'ouverture de cette grande voie de communication. Trait d'union entre l'Orient et l'Occident, la Perse, par une sorte de privilège géographique, verra le commerce de ces parties du monde devenir son tributaire. La création de cette voie ferrée permettra, en outre, à la Perse, de mettre en valeur les immenses richesses encore inexploitées de son territoire.

En ce qui concerne les moyens de réaliser cette grande œuvre, on ne saurait mettre en doute que le seul mouvement de transit de voyageurs et de marchandises suffira pour rémunérer le coût d'établissement de la ligne et que la garantie d'intérêt qu'il sera nécessaire d'assurer aux capitaux, sera largement couverte par les produits de l'exploitation.

D'après les propostitions faites par M. Cotard à Son Excellence le général Nazare-Aga, ambassadeur de Perse à Paris et transmises par lui à son gouvernement, la construction des chemins de fer persans pourra se réaliser sans qu'il en résulte aucune charge pour le budget du pays et sans qu'il y ait lieu, bien entendu, d'aliéner à l'avance, comme cela s'est produit en Turquie, les richesses naturelles dont le chemin de fer a précisément pour but de faciliter l'exploitation.

La ligne totale, composée de plusieurs sections pourrait être, à la volonté du gouvernement commencée, par Bender-Abbassi ou Abou-Schéir, de façon à éviter toute complication dans le transport des matériaux à faire venir de l'étranger.

En présence de ce vaste programme si largement tracé et dont la Russie vient d'exécuter avec une rapidité merveilleuse la première partie (le chemin de fer Transcaspien), notre cœur de Français éprouve un sentiment de généreuse envie.

Comment se fait-il que la France, qui tînt si longtemps la tête du progrès, se soit laissé devancer ainsi dans la question importante des chemins de fer coloniaux? Il nous a fallu trente ans pour créer, à travers mille difficultés administratives, douze cents kilomètres de chemins de fer en Algérie; combien au Sénégal ? combien en Tunisie?... Nous avons perdu des millions et sacrifié d'excellentes troupes au Tonkin, faute d'avoir construit promptement, à l'exemple de Skobelew et d'Annenkow, un chemin stratégique sur Langson et Tuyen-Quan. Aujourd'hui même, après trois ans d'hésitations et de discussions, pas un seul rail n'est encore posé au Tonkin, tandis que les Russes ont construit en moins de deux années quatorze cents verstes de railways dans un désert...

Il ne faut s'en prendre ni à nos ingénieurs ni à nos officiers.

Nous venons de montrer que c'est à un ingénieur français qu'est due la pensée du réseau sibérien.

Nos officiers du génie étaient tout prêts à exécuter au Tonkin le chemin de fer stratégique et économique dont ils ont établi le tracé et fait les études, si on avait daigné écouter leurs avis et leur fournir le matériel nécessaire.

La France ne manque ni d'hommes, ni d'argent, ni de grandes penséees, ni d'intelligences pour les réaliser. A quoi faut-il attribuer alors cet éparpillement stérile de nos forces nationales?... C'est ici que le sujet devient brûlant. Nous dirons cependant notre pensée.

Cette infériorité, la France la doit à son administration paperassière et brouillonne que « l'Europe ne nous envie plus » et qui hésite, tâtonne, ne prend jamais de décisions... quand elle ne subordonne pas ces décisions à des intérêts politiques ou électoraux.

Notre infériorité : nous la devons encore au manque d'esprit de suite, au manque d'esprit de gouvernement. La Russie est arrivée la dernière à la civilisation; mais une volonté persistante, celle de l'Empereur, dans la-

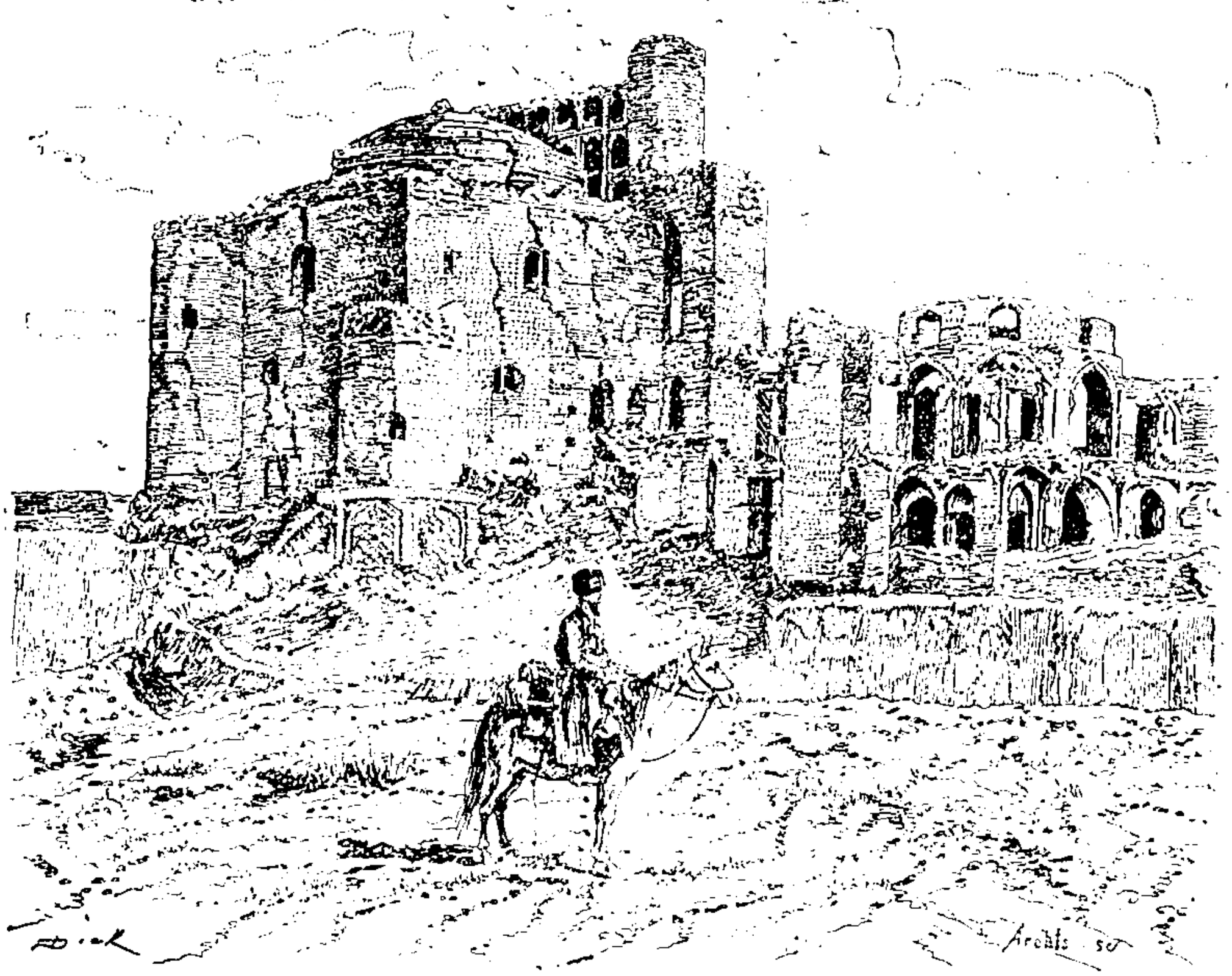
quelle s'incarne le pays tout entier, a tracé à cette grande nation la route qu'elle doit suivre, où elle marche à pas de géants. Voilà les résultats de l'esprit de gouvernement.

Cette impulsion directrice, née de la concentration nationale dans un pays despotique, n'est pas incompatible avec la forme républicaine : tout au contraire. Il suffit qu'il existe chez nous un véritable esprit de gouvernement.

Écoutons ceux qui pensent et ceux qui agissent, ceux qui créent et ceux qui produisent. Laissons de côté tous les bavards à intérêts particuliers et les spéculateurs vulgaires. Ayons en vue et traçons-nous comme but unique : *Majorem Patriæ gloriam.*

La France est pleine de ressources de toute nature, mais elle est divisée en une infinité de chapelles politiques où chaque pontife est occupé uniquement à augmenter les bénéfices de son culte. Ils oublient que le temple national de la Patrie blessée a besoin de tous les efforts et de toutes les bonnes volontés françaises; de ceux qui placent leur patriotisme au-dessus de leurs préférences pour avoir, non pas la République d'un parti, mais la République de tout le monde ».

Voilà ce que nous avions à dire sur les chemins de fer asiatiques dans leurs rapports avec l'Europe. Ayant écarté à dessein tous renseignements techniques, nous croyons avoir groupé ici pour nos lecteurs un certain nombre de renseignements utiles à connaître. Nous allons passer maintenant au chemin de fer qui nous intéresse plus directement, sur lequel nous allons voyager jusqu'à Samarkand : le Chemin de fer Transcaspien.



Ruines de la Mosquée d'Annaou.

CHAPITRE XV

Le Chemin de fer Transcaspien.

Un dîner aux Champs-Elysées. Une surprise. — Le général Annenkow arrivé d'Asie le matin. — Le Transcaspien raconté par le général : « conte de fées ». — Invitations à l'inauguration de la ligne de Samarkand. — Genèse du Transcaspien. Historique de la construction. Avancements successifs. Achèvement en trois années. — Organisation des travaux. La main-d'œuvre militaire. Un camp roulant. Wagon à deux étages. Train de service. Le Decauville. Au milieu des sables. Six verstes par jour. Divers tracés étudiés par les ingénieurs. — Tableau des stations. Personnel civil et militaire. Service de la voie. Le combustible. Eaux captées. Réserves de matériel. — Organisation des chantiers. — Temps d'arrêt, — Pont sur l'Oxus. Matériaux employés. — Dépenses. — Le Transcaspien « humbug ». — Impression des Asiates. — Témoignage de satisfaction impériale. Le rescrit de S. M. Alexandre III.

Le moment est venu de faire connaître à nos lecteurs à

la suite de quelles circonstances a eu lieu le rapide voyage en Asie centrale que je leur raconte aujourd'hui.

Il y a environ dix-huit mois, plusieurs personnes dînaient aux Champs-Élysées dans une hospitalière demeure, chez la veuve d'un illustre ingénieur, qui fut un des promoteurs des chemins de fer en France. La maison a conservé les traditions d'urbanité et de bon accueil du temps de Paulin Talabot. Il y avait là Ernest Daudet, Paul Barbe, Révoil, nommé le matin même consul à Bassora, et un certain nombre d'hommes politiques, sénateurs et députés, amis de la maison. Quand tout le monde fut réuni : « Je vous ai ménagé une surprise, nous dit la « maîtresse de la maison. Le général Annenkow dînera avec nous ». Quelques instants apres, le général faisait son entrée. Toutes les mains se tendirent vers lui, joyeuses. Depuis deux ans il n'avait pas quitté l'Asie. Le général nous apprit qu'il était arrivé le matin même du Turkestan pour voir sa sœur qui venait d'être dangereusement malade. Il repartait le lendemain pour l'Asie centrale. On l'accabla de questions.

Le général d'état-major L.-M. Annenkow, un des officiers les plus distingués de l'armée russe, a fait une rapide carrière. Il est âgé de cinquante ans à peine. Avant de diriger les travaux du chemin de fer Transcaspien, il était chargé du service de la mobilisation au ministère de la guerre à Saint-Pétersbourg. Cet emploi correspond à celui de chef du premier bureau, le plus important de notre état-major général. Le général Chanzy, ambassadeur de France, appréciait beaucoup le général Annenkow. Auparavant, il avait construit la ligne stratégique des chemins de fer lithuaniens, de Jalina à Pinski, dans des conditions de difficultés particulières, avec une rapidité qui établit sa réputation d'ingénieur. Il demanda alors à faire campagne en Asie centrale et fut blessé aux côtés du général Skobelew à la prise de Géok-Tépé. La sœur du général épousa, à Saint-Pétersbourg, le vicomte Melchior de Vogüé qui, depuis, a quitté la diplomatie pour les lettres.

Ami sincère de la France, le général est un amateur éclairé de notre littérature. En outre, Parisien raffiné, il compte dans notre pays d'anciennes et de solides amitiés.

Il fut charmant et d'une complaisance inépuisable. Il raconta simplement, comme la chose la plus naturelle du monde, à ses auditeurs et à ses auditrices émerveillés, l'histoire fabuleuse du chemin de fer Transcaspien, aujourd'hui achevé jusqu'à Samarkand : ruban de fer de plus de deux mille kilomètres à travers des déserts arides où l'on marche pendant des semaines entières sans trouver un point d'eau.

Il annonça que la ligne qui s'arrêtait en ce moment à l'Amou-Daria irait bientôt par Bokhara-Shérif, jusqu'à la mystérieuse Samarkand et le général invita les dames et ses amis présents à venir assister à l'inauguration qui aurait lieu au printemps de 1888. Me prenant personnellement à partie, le général me fit l'honneur de m'engager d'une façon pressante à venir, si je le pouvais, assister à cette solennité. Je promis.

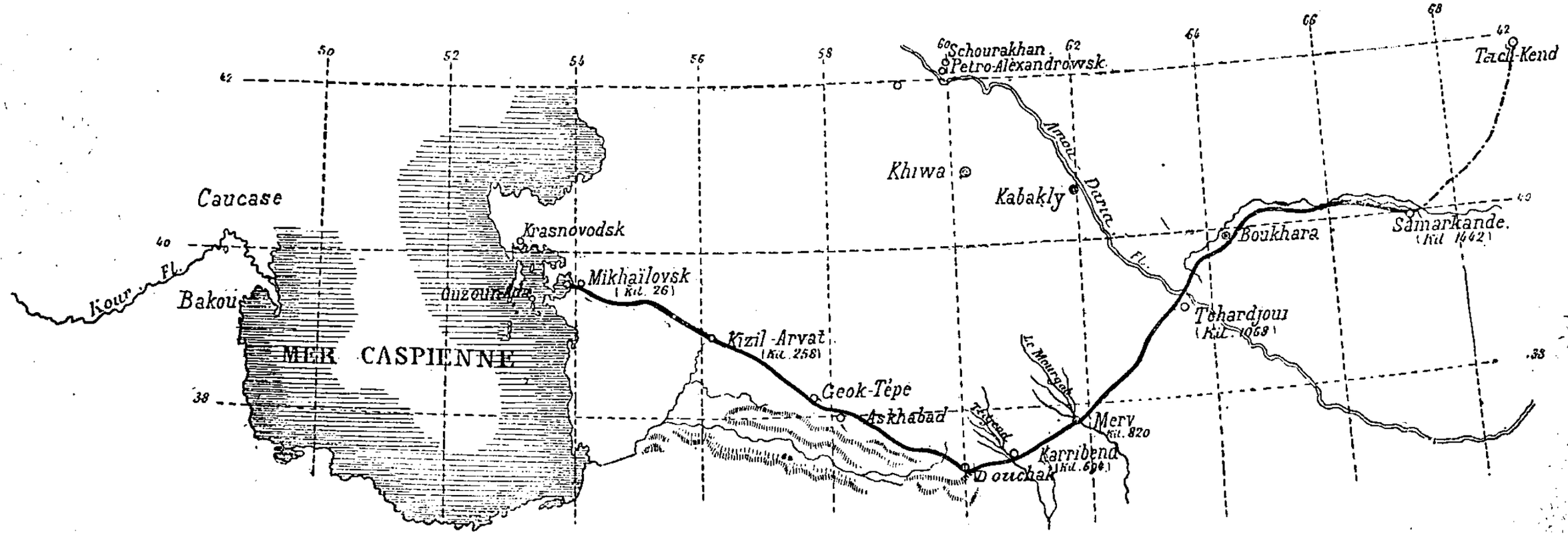
A la fin du mois d'avril, une très aimable dépêche du général, partie du fond de l'Asie, est venue gracieusement me rappeler ma promesse J'ai répondu que j'arrivais. Trois semaines après j'étais en Asie centrale où nous voici débarqués, mes lecteurs et moi.

Je vais tâcher de résumer, après le général, aussi brièvement que possible, l'historique du chemin fer Transcaspien.

C'est à la suite de deux échecs des armées russes devant Géok-Tépé, dans l'oasis d'Akhal, à deux cent vingt-cinq kilomètres de la Caspienne, faute de moyens de transport et de ravitaillement, que le général Skobelew chargé d'aller venger l'outrage fait au drapeau russe, eut l'idée d'employer un chemin de fer portatif Decauville qui, se développant sans cesse pendant sa marche en avant, assurait à ses troupes une ligne sûre et rapide de ravitaillement et de communication. L'idée était excellente. Le petit chemin de fer rendit les plus grands services.

Tracé du Chemin de fer Transcaspien

Longueur : 1442 kilomètres.



Lignes construites

Lignes projetées

Dans l'origine, personne n'avait songé à un chemin de fer de l'Asie centrale construit dans cette direction. C'est l'expédition d'Akhal-Téké qui en donna l'idée à Skobelew. En juin 1880, il écrivait de Krasnovodsk à ce propos : « Si nous voulons tirer parti des énormes dépenses faites jusqu'ici en Asie centrale, nous devons populariser la voie du steppe qui relie la Caspienne au bassin de l'Amou et, après avoir assuré la tranquillité dans le steppe, construire une voie ferrée sur Askabad et plus loin jusqu'à l'Amou-Daria. La chose serait même indispensable en présence de notre situation générale en Orient. »

Skobelew ne construisit d'abord que vingt-cinq verstes de chemin de fer (jusqu'aux puits de Moullah-Kary). Ce premier tronçon eut l'avantage d'indiquer comment il fallait s'y prendre pour poser des rails dans le désert.

La construction du chemin de fer transcaspien a été commencée à la fin de 1880. Pour faciliter le transport des vivres et des fourrages aux troupes qui marchaient du golfe de Mikhaïlovsk sur Géok-Tépé on fit construire une ligne de 22 verstes entre le golfe et l'aoul de Moullah-Kara. Après la prise de Géok-Tépé, en 1881, cette ligne fut prolongée jusqu'à la place forte de Kizvi-Arvat (217 verstes).

Le 24 janvier 1881, la forteresse de Géok-Tépé était prise d'assaut, après une défense héroïque. L'oasis d'Akhal tout entière se rendait à discrétion et le général Skobelew inaugurait la domination russe par de terribles représailles.

Au commencement de 1884, Merv, oasis turkomane réputée inaccessible, aux confins du Bokhara, de l'Afghanistan et de la Perse, habilement préparée par le colonel Alikhanow, une très curieuse figure que nous rencontrerons en Asie, faisait à l'empereur de Russie sa soumission absolue. Cet important résultat était dû en partie à l'établissement définitif du chemin de fer de Géok-Tépé, dont le gouvernement russe avait décidé la transformation en ligne permanente à large voie, après un rapport très

détaillé du général Annenkow. En avril 1885, un ukase impérial chargeait de l'exécution de ce grand travail l'officier distingué qui en avait donné l'idée. Il devait en outre étudier l'importante question des prolongements.

Un fait bien caractéristique est le suivant.

Au moment même où le général Skobelew avait entrepris et exécutait sa brillante campagne contre les Turkomans de l'oasis Akhal ; au moment où, brisant l'énergique résistance des défenseurs de Géok-Tépé il avait ouvert à la Russie le chemin de Merv et préparé les nouvelles conquêtes qui ont conduit les troupes du Caucase jusqu'aux confins de l'Afghanistan, l'idée préconisée par le général Annenkow — l'établissement d'un chemin de fer dans la Transcaspienne — avait rencontré en Russie même une résistance que les faits seuls et les résultats acquis réussirent à dissiper.

A l'opposition des premiers jours le général vit succéder un courant tout à fait contraire. La campagne de Géok-Tépé avait à peine pris fin que les adversaires du chemin de fer Transcaspien réclamaient la construction immédiate, la prolongation du réseau amorcé. Malgré toute l'importance que le gouvernement attachait à l'achèvement de la ligne, des considérations diverses retardèrent successivement l'exécution des travaux projetés. Ce ne fut guère qu'en 1884 qu'on résolut de construire et d'achever la section de Kizil-Arvat à Askabad. Mais là encore on se borna, dans le principe, à des études préliminaires, à quelques travaux préparatoires.

Les événements, heureusement réglés, dont l'oasis de Pendjeh fut le théâtre en 1885, qui amenèrent sur les bords du Kouchk un conflit armé entre les Russes et les Afghans et faillirent mettre aux prises l'Angleterre et la Russie, montrèrent à la Russie l'importance capitale de l'achèvement de son réseau ferré de la Transcaspienne pour relier entre elles ses posessions de l'Asie centrale et pour servir de grande ligne d'étapes à sa principale base d'opérations.

Dès lors une impulsion nouvelle fut donnée aux travaux placés sous la direction énergique du général Annenkow.

Le *Novoel Vremia* du 7 mai 1885 annonça que la construction projetée du chemin de fer de l'Asie centrale était enfin décidée.

Les deux premiers tronçons, jusqu'à Kaahka (345 verstes), devaient être terminés à l'automne de 1886; le tronçon suivant, de Kaahka à Merv, long de 180 verstes, au printemps de 1886; enfin le dernier tronçon, de Merv à l'Amou-Daria, long d'environ 240 verstes, serait achevé, selon toute probabilité, dans le courant de l'été de 1886. Le tracé du chemin de fer était choisi de manière à mettre cette ligne en relation avec les principales voies fluviales et les routes caravanes de l'Asie centrale ainsi que des provinces frontières de la Perse et à attirer de cette façon l'important mouvement commercial de ces vastes régions. Un deuxième bataillon de chemins de fer transcaspiens fut créé et destiné à renforcer le premier, qui a construit et exploite les lignes.

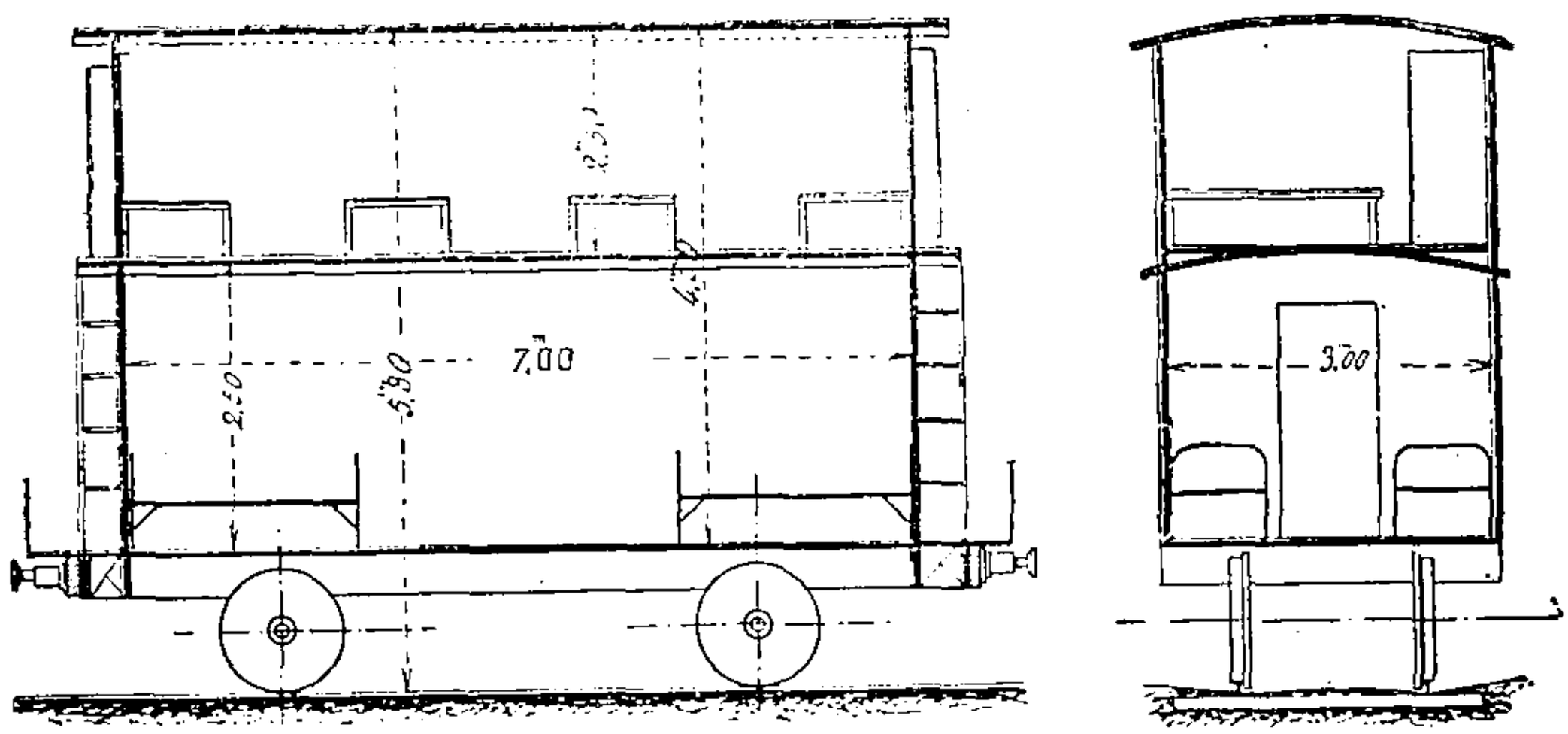
Comme les circonstances exigeaient que cette œuvre fût achevée le plus tôt possible (la ligne entre Kizil-Arvat et Tchardjoui, sur l'Amou-Daria, devait avoir une longueur de 754 verstes), l'exécution était confiée au général Annenkow, qui dirigeait le service du transport des troupes dans l'empire. Les faits ne tardèrent pas à montrer combien le général sut justifier cette confiance. Le 2 juillet 1885, on commença à poser les rails à Kizil-Arvat et dès le 29 novembre de la même année eut lieu l'ouverture de la station d'Askhabad. Le 2 juillet 1886, la ligne atteignait la place forte de Merv et, le 30 novembre, la ville bokhare de Tchardjoui, sur l'Amou-Daria. A ce point s'arrête le rôle stratégique du chemin de fer.

Cependant, la ligne n'aurait certainement pu avoir l'importance qu'elle possède maintenant, si on ne l'avait pas, au moins, prolongée jusqu'au premier centre commercial comme, par exemple, la ville de Bokhara. Aussi, sur la

proposition du constructeur fut-il décidé le 16 juin 1887, de porter le chemin de fer de Tchardjoui jusqu'à Samarkand. Le 16 janvier 1888 on commença à poser les rails sur la rive droite de l'Amou et le 15 mai la première locomotive venait s'arrêter devant le tombeau de Tamerlan.

Voilà, en peu de mots, l'histoire de la construction du plus long chemin de fer européen-asiatique.

Ce qui distingue tout d'abord l'entreprise qui vient d'être achevée, c'est la célérité de sa réalisation. Ces mille huit



Coupe des wagons à deux étages.

cent cinquante verstes de voie ferrée ont été construites en trois ans, si l'on fait abstraction des moments d'indécision pendant lesquels les travaux avaient été interrompus. Pareille célérité est sans exemple en Russie. Et, en général, elle doit être considérée comme peu commune, vu les difficultés qu'il y avait à vaincre : les sables mouvants, le manque d'eau, l'absence des ressources locales nécessaires aux travaux de construction. Tous ces obstacles ont été vaillamment surmontés par le général Annenkow et les deux bataillons de chemins de fer formés par lui spécialement dans ce but.

Le système adopté par le général Annenkow doit être regardé comme tout à fait rationnel. Il consiste dans la construction aussi rapide que possible d'un chemin de fer reliant deux localités éloignées l'une de l'autre,

en y dépensant d'abord le moins d'argent possible, se réservant de compléter les travaux peu à peu sans se presser et en proportion du développement progressif du mouvement. Les avantages économiques d'un pareil système ne sauraient être méconnus. Ce système serait applicable à toute construction de chemin de fer en Russie, pays qui, pour son développement commercial et industriel, a besoin d'un vaste réseau de voies ferrées.

A présent, voyons comment dans la pratique opéra le général Annenkow.

Aussitôt nommé, le général Annenkoff se mit à l'œuvre. Un bataillon de chemins de fer fut formé, sous sa direction, à Moscou, au mois d'avril 1885. Il avait lui-même choisi ses hommes. Au mois de juin, cette troupe de mille ouvriers partait pour Kizil-Arvat où elle arrivait le 3 juillet. Dix jours après les travaux commencèrent, En dehors des oasis, séparées par des centaines de kilomètres, il n'y avait ni eau ni bois. Etablir des campements intermédiaires, une chaîne de poste était irréalisable. Le général eut une idée de génie qu'il mit à exécution. Il établit un camp roulant. Un train de wagons spéciaux où logeraient ses travailleurs, avancerait au fur et à mesure de la pose des rails.

Ces wagons, construits en Russie sur les plans du général, sont à deux étages, chauffés, parfaitement aménagés selon leurs différents usages et communiquent entre eux par des passages couverts. C'est la véritable maison à vapeur réalisée. On croit lire un roman de Jules Verne. Voilà bien un voyage extraordinaire!

En avant, le wagon blindé où se trouvent les hommes de garde prêts à faire le coup de feu pendant la marche en avant. Puis viennent le wagon de l'état-major, les wagons-bureaux, les wagons-dortoirs, les wagons-salles à manger ornés de gravures et de portraits, où mangent les officiers et les soldats. L'appartement du général est coquet, élégant, mais tout petit, encombré de papiers, livres, plans et cartes. On dirait le cadre d'un lieutenant

de vaisseau. Auprès de lui est le bureau du télégraphe Il ne s'est pas contenté en effet de l'ancienne ligne qui datait de l'occupation. Il a son fil à lui aboutissant à son cabinet de travail d'où il envoie ses ordres.

Les dispositions préliminaires bien prises, les travaux commencèrent. Le camp roulant avançait à mesure sur les rails nouvellement posés. On arriva ainsi dans l'oasis de Kizil-Arvat. Puis le train de service, c'est ainsi qu'on l'appelle, se lançant de nouveau dans les sables, se dirigea sur Merv. Chaque jour des convois chargés de traverses, de rails et de vivres ravitaillaient le train pionnier. Au fur et à mesure de leur arrivée, traverses et rails déchargés immédiatement étaient posés sans retard en avant, sur le terrassement fait la veille.

Après les tâtonnements du début, la rapidité du travail est allée en augmentant. Dans ces derniers temps, pour la section Merv-Samarkand, on est arrivé à établir *par jour* six verstes (environ *huit* kilomètres) de voie ce qui est prodigieux et très exact.

Par l'habile politique qu'il a su employer avec les Asiates ; par son esprit de justice, le général a réussi à amener les Tekkés à travailler à l'établissement de ce chemin de fer qui, pourtant, rive à jamais leur indépendance. Il a employé jusqu'à vingt-deux mille ouvriers à la fois pour le terrassement de la ligne. Le salaire est peu élevé : dix-huit roubles par mois, environ quarante francs. Les Tekkès, habitués à lutter péniblement avec le sol pour leur existence, produisent plus de travail que les meilleurs ouvriers persans.

Les ingénieurs russes ne se sont pas lancés au hasard dans la plaine. Le désert turkoman était à ce point inconnu l'année dernière au delà de Merv, qu'il a fallu établir plusieurs projets. Le tracé de Tchardjoui-Samarkand a été adopté parce qu'il rencontre moins de sables sur la rive droite de l'Oxus et traverse la partie la plus peuplée du khanat de Bokhara. Mais une autre variante de plus de trois cents kilomètres a été étudiée. Depuis

Askhabad jusqu'à Samarkand la totalité des variantes dépasse *treize cents* kilomètres. C'est un tour de force sans précédents.

Notre intention est de parler du chemin de fer Transcaspien à mesure que nous allons le parcourir. Complétons ici nos indications générales : nous n'aurons plus à y revenir.

Le point terminus sur la mer Caspienne est Ouzoun-Ada (l'île longue), relié au continent par une digue d'environ trois kilomètres de développement qui forme une jetée artificielle. La tête de ligne primitive était le port de Michaïlowsk, auquel son peu de profondeur — deux mètres et demi — a fait renoncer. Ouzoun-Ada, sans offrir de hauts fonds donne cependant jusqu'à quatre mètres, profondeur suffisante pour les bateaux qui font le service de la mer Caspienne.

Astrakhan, un des ports les plus importants de la Russie et le principal de la mer Caspienne s'appelle « le port de neuf pieds ». Tous les bâtiments de la flotte marchande de la mer Caspienne, qui se compose environ de douze cents voiliers et de cent cinquante bateaux à vapeur, sont construits en vue de ce port d'Astrakhan et par conséquent ont un tirant d'eau inférieur à trois mètres. Il n'y a que six bateaux à vapeur qui calent davantage. Ils sont destinés au trafic de la côte sud de la mer Caspienne. La ligne, qui traverse la plupart du temps un pays entièrement dépourvu d'eau rencontre tantôt un plateau rocailleux, désert du Kara-Koum, ou des dunes de sablons jaunes comme de l'or et mobiles rencontrés dans l'oasis.

Nous donnons ici le tableau des stations que nous empruntons ainsi que plusieurs des renseignements contenus dans ce chapitre, à un remarquable article sur le chemin de fer transcaspien, publié par M. l'ingénieur Boulangier, capitaine du génie territorial, dans la *Revue du génie militaire*. Ce tableau est plus éloquent dans sa concision que ne saurait l'être une description étendue.

La *Revue du génie militaire* — je suis heureux de trouver l'occasion de le dire ici — suit surtout depuis deux années avec attention tout ce qui peut intéresser l'art de l'ingénieur militaire en France et à l'étranger.

NOMS DES STATIONS	DISTANCES EN VERSTES à Mikhaïlovsk	DISTANCES EN VERSTES d'une station à la suivante	OBSERVATIONS
Ouzoun-Ada.....	25v	25v	Pas d'habitants, pas d'eau. Sables.
Mikhaïlovsk.....	»	22	Pas d'habitants, pas d'eau, Sables
Molla-Karry	22	34	Pas d'habitants. Mauvais puits. Sables.
Balia-Ischem.....	56	30	Pas d'habitants. Mauvais puits. Désert d'alluvion.
Aïdine.....	86	16	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Péréval..... ...	102	15	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Aktcha-Kouima.....	117	31	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Kazandjik.....	148	16	Un village; source potable, petite oasis dans le désert d'alluvion.
Ouzoun-Sou.	164	22	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Ouchak.....	186	31	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Oasis d'Akhal-Téké.			
Kizil-Arvat...	217	26	Un gros village, petit ruisseau.
Kodj.....	243	25	Pas d'habitants, pas d'eau.
Bahmi.....	268	30	Un village, petit ruisseau.
Artchman.....	298	20	Un village, source légerement sulfureuse.
Soudcha (halte).....	318	10	Pas d'habitants, pas d'eau.
Bokharden.	328	27	Un gros village, petit ruisseau.
Kélata.....	355	25	Un village, petit ruisseau.
Ghéok-Tépé.....	380	21	Un gros village (forteresse), gros ruisseau.
Besmein.....	401	2	Un village, petit ruisseau.
Askhabad.....	422	3	Un village, ruisseau.
Géours.....	454	1	Un village, mauvaise source.
Fin de l'oasis.			
Akhsou.....	471	21	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Baba-Dourmas.....	492	18	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert d'alluvion.
Artik.....	510	33	Un village. petit ruisseau.
Kaahka.	543	19	Un gros village, ruisseau. Oasis de l'Atek.
Arman-Sagaït.....	562	19	Un gros village, ruisseau. Oasis de l'Atek.
Douchak.....	581	24	Un gros village, ruisseau. Oasis de l'Atek.
Takir.....	605	23	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert.

NOMS DES STATIONS	DISTANCES EN VERSTES à Mikhaïlovsk	DISTANCES EN VERSTES d'une station à la suivante	OBSERVATIONS
Tedojend	628v	22v	Un village, rivière abondante.
Ghéok-Sougar	650	25	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert.
Djoudjon-Kli	675	23	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert.
Dortkouine	698	22	Pas d'habitants, pas d'eau. Désert.
Oasis de Merv.			
Karib-Ata	720	24	Terres cultivées et peuplées. Beaucoup d'eau.
Merv	744	26	
Baïram-Ali	770	20	
Kourban-Kala (halte)	790	24	
Fin de l'oasis.			
Keltchi	814	23	Désert de sable. Petit puits.
Ravina	837	25	Désert. Pas d'eau.
Outchadji	862	25	Désert. Petit puits.
Peskl	887	24	Désert. Pas d'eau.
Repetek	911	23	Désert. Bon puits d'eau douce.
Echek-Rabat	934	23	Désert de sable. Pas d'eau.
Sélim	957	23	Un village, un bon puits. Sables.
Tchardjoui	980	32	Ville de 30.000 habitants, sur le fleuve Amou. Entrée de la ligne dans le Bokhara.
Iliat	1.012	22	Sables.
Kara-Koul	1.034	24	Sables. Au delà de Kara-Koul les sables disparaissent jusqu'à Samarkand.
Yakatout	1.058	24	La ligne traverse un pays fertile et peuplé.
Bokhara	1.082	18	Grande ville dont la population est évaluée à 300.000 habitants.
Tougaï-Rabat	1.100	25	Village.
Koujour-Mazar	1.125	18	Village.
Aksatch	1.143	20	Village.
Malik	1.163	23	Village.
Kerminé	1.186	26	Ville assez importante.
Siatdine	1.212	20	Village.
Mir	1.232	20	Village.
Kara-Koulakh	1.252	15	Village.
Katty-Kourgan	1.267	24	Ville russe. Ici la ligne sort du Boukhara pour entrer dans le Turkestan.
Dolina	1.291	25	
Arab-Khan	1.316	19	
Samarkand	1.335	»	Ville de 36.000 habitants.

Le général Annenkow a construit le chemin de fer Transcaspien avec un personnel mi-parti civil et mi-partie militaire.

Le personnel civil se composait de trois ingénieurs en chef ayant sous leurs ordres des ingénieurs ordinaires et des officiers du génie chargés de diriger les escouades des conducteurs ou des piqueurs des ponts. Chaque ingénieur ordinaire surveillait la construction d'une section du chemin de fer dont l'étendue variait de cinquante à cent verstes.

Le personnel militaire se composait des officiers, des sous-officiers et des soldats des deux bataillons de chemins de fer transcaspiens.

Cette magnifique troupe recrutée avec des soldats d'élite, pour la plupart anciens ouvriers d'État ou des compagnies civiles de chemins de fer ou d'usines, courageux, robustes, laborieux et dévoués est capable de tous les prodiges. Ces deux bataillons, chacun d'un effectif d'environ mille hommes, ont été un puissant auxiliaire aux mains d'un chef capable comme le général Annenkow d'obtenir d'eux tout ce qu'ils étaient capables de faire.

Le premier bataillon des chemins de fer a construit la ligne de Michaïlovsk à Kizil-Arvat. Il est actuellement employé à l'exploitation de cette première partie.

Les chefs de station jusqu'à l'Oxus sont généralement des officiers du premier bataillon des chemins de fer ou d'anciens officiers blessés. Les mécaniciens dont l'existence est très pénible sont pour la plupart d'anciens soldats. Les chauffeurs sont des indigènes. La partie de la ligne qui va jusqu'à Tchardjoui était placée jusqu'à ces derniers temps, sous la direction de M. le général Bazow. Elle vient d'être rendue par l'empereur, sur sa demande au général Annenkow qui aura ainsi sous son autorité toute la ligne du chemin de fer — d'Ouzoun-Ada à Samarkand et pourra lui imprimer une organisation uniforme.

Le second bataillon des chemins de fer a construit la

voie de Kizil-Arvat à Merv, puis de Merv à Samarkand. Il est de création récente et a été formé en 1885, au mo ment de la reprise des travaux du chemin de fer.

Il n'y avait, nous l'avons dit, dans le désert ni combustible ni eau. Les locomotives ont été chauffées par des résidus de naphte venus de Bakou. Quand à l'eau, il a fallu souvent aller la chercher fort loin... La voie passe en certains endroits à dix et même à douze kilomètres de la montagne où se trouvent des sources ou de maigres ruisseaux. On a établi de la montagne aux stations des canaux ou des conduites en fonte qui amènent l'eau jusqu'au chemin de fer.

Le plus important de ces cours d'eau artificiels est le canal Alikhanow, près de Merv, d'un débit très important.... L'eau ainsi obtenue est recueillie dans des réservoirs où viennent s'alimenter les locomotives. Des trains spéciaux transportent dans de vastes réservoirs couverts, cette eau bienfaisante, nécessaire à la vie, aux points nombreux de la ligne qui en sont complètement dépourvus. Au bord de la mer où ne se rencontre aucune source d'eau potable, on distille de l'eau de mer, comme nous faisons dans nos postes maritimes du sud de la Tunisie : à Gabès et à Zarzis.

Le chemin de fer portatif Decauville a rendu comme toujours les plus grands services pendant toute la durée des travaux. Employé comme voie de service et placé sur le côté de la voie, il porte tour à tour les traverses et les rails à l'avant du train de pose. Elles sont alors déchargées et placées sur la plate-forme, au fur et à mesure de la marche des travaux. Il fait ainsi un travail permanent. Le Decauville, chemin de fer portatif, précède la voie définitive et assure son avancement régulier.

Il est arrivé souvent, au début de l'exécution des travaux, soit par hasard, soit pour une autre raison qu'il ne faudrait pas trop rechercher, que des traverses ou des rails ne sont pas arrivés en temps voulu, occasionnant des retards qui auraient été imputés au constructeur.

Pour éviter ces inconvénients, le général Annenkow a fait établir sur divers points en arrière d'importants dépôts de traverses et de rails : à Merv, à Amou-Daria (Tchardjoui) et à Bokhara-Station. Ce dernier dépôt contient soixante verstes de voie ferrée. En outre, d'immenses approvisionnements de matériel de tout genre : rails, boulons, traverses, etc... ont été réunis au printemps de 1886 et de 1887, en prévision des mois pendant lesquels toute communication est interrompue avec Astrakan et la Volga, bloqués par les glaces.

Enfin, pour obtenir une somme de travail toujours la même et ne pas surmener son personnel, le constructeur du chemin de fer Transcaspien a réglé d'une manière très rationnelle la division des chantiers. Les travailleurs — soldats russes et ouvriers indigènes — ont été divisés en deux groupes travaillant chacun six heures de suite : le premier groupe de six heures du matin à midi ; le second, de midi à six heures du soir. Aux heures libres, le groupe qui ne travaille pas emploie le temps comme il lui plaît. Les indigènes sont à leurs campements ; les soldats russes, à l'abri dans leurs wagons-casernes vaquent aux soins de propreté ou de leur équipement, ou jouent, ou se reposent.

Dans la construction du chemin de fer, ils ne font que placer les traverses, ajuster les rails et les boulonner. Les travaux de terrassement, la préparation de la voie, l'établissement de la plate-forte sont exécutés sous la direction des ingénieurs et des conducteurs des ponts et chaussées par les terrassiers indigènes qui fournissent leurs propres outils dont les constructeurs russes n'ont pas à faire la dépense. Comme faisaient les fellahs travaillant au creusement du canal de Suez, les Turkomans chargent leurs déblais dans un sac placé devant eux qu'ils vont vider ensuite eux-mêmes.

DÉSIGNATION des TRONÇONS	LONGUEUR en kilomètres	ÉPOQUE DE CONSTRUCTION			OBSERVATIONS
		Commencé	Achevé	Durée	
1° Ouzoun-Ada à Mikhaïlovsk.	26	Construit en même temps que le troisième tronçon.			Tronçon exécuté à la seconde reprise de la construction, pour reporter la tête de ligne de Mikhaïlovsk à Ouzoun-Ada.
2° Mikhaïlovsk à Kizil-Arvat.	232	Mars 1881	Déc. 1881	10 mois	Tronçon construit à la suite de la campagne militaire de 1881.
Intervalle de quatre ans.					
3° Kizil-Arvat à Merv.	562	8 mai 1885	2 juil 1886	14 mois	Deuxième campagne de construction.
Six semaines de repos.					
4° Merv à Tchardjoui.	248	Août 1886	Déc. 1886	4 mois	Intervalle qui a servi à amener le matériel à Tchardjoui, à construire le pont sur l'Amou-Daria, à faire des études entre Tchardjoui et Tachkend et à laisser reposer le personnel.
Intervalle de trois mois.					
5° Tchardjoui à Samarkand.	374	Sept. 1887	Juin 1888	9 mois	

Chaque fois qu'une nouvelle étape a été franchie, le général Annenkow, en effet, a accordé à ses troupes un repos mérité. Après l'inauguration de la gare de Merv, qui fut l'occasion de fêtes brillantes, auxquelles assistaient, croyons-nous, nos compatriotes MM. Bonvalot, Capus et Pépin, en route pour leur belle traversée du Pamir, un repos de six semaines (du 2 juillet au 23 août) fut accordé à tout le monde. Les travaux furent repris le 24 août dans la direction de Tchardjoui et de l'Amou-Daria. Le 30 novembre 1886 eut lieu l'inauguration de la gare de Tchardjoui — officiellement station de l'Amou-Daria — après laquelle les travaux subirent un arrêt de près d'une année. Le général Annenkow, revenu en Europe, jouissait à son tour d'un repos mérité, tout en méditant pour le prin-

temps suivant la continuation de son œuvre. C'est au printemps de 1887 qu'il vint à Paris passer quelques heures et qu'eut lieu chez Mme Talabot le dîner dont nous avons parlé plus haut.

Le général Annenkow revenait en Asie au printemps de 1887, ayant reçu à son passage à Saint-Pétersbourg une investiture nouvelle de l'Empereur avec l'autorisation de pousser la construction de sa ligne jusqu'à Samarkand.

Quelques jours après l'arrivée du général à Tchardjoui avait lieu un événement qui aura sa date marquée dans l'histoire de l'Asie centrale. Le 10 septembre 1887, le premier bateau à vapeur était lancé sur l'Amou-Daria. Petro-Alexandrovsk et les postes russes du Bas-Amou; Khiva et la mer d'Aral se trouvaient ainsi reliés à la province transcaspienne. Quelques mois plus tard, après la construction du grand pont de Tchardjoui sur l'Amou-Daria, le gouvernement général du Turkestan allait être mis en communication directe avec les possessions russes de l'Asie occidentale par la voie ferrée qui s'arrête aujourd'hui à Samarkand pour aller demain jusqu'à Tachkend. Le circuit était fermé.

Il y avait un immense travail à entreprendre dès le début : le pont sur l'Oxus. L'Amou-Daria, le fleuve-mer, est large à Tchardjoui d'environ trois kilomètres. En hiver, il gèle et charrie des glaces. A la fonte des neiges, grossi du volume immense des eaux qui descendent du plateau central du Pamir et de l'Hindo-Koosch où le fleuve prend sa source, il sort de son lit, inondant tout le pays environnant sur une étendue de plusieurs kilomètres. La conséquence de ces amas d'eau fluviale est l'apport des quantités considérables de vases qui donnent à son cours limoneux une couleur chocolat caractéristique, pareille à celle du Nil. En outre, remués par l'impétuosité des eaux descendues de la montagne, les bancs de sable qui forment au fond le lit du fleuve sont constamment déplacés. L'Amou-Daria continue son évolution à travers les siècles, changeant peu à peu son lit. C'est ainsi qu'il se jetait

autrefois dans la mer Caspienne et qu'il se rend aujourd'hui à la mer d'Aral par une série de changements successifs qui continuent à se manifester.

Malgré ces grosses difficultés l'ingénieur du chemin de fer transcaspien n'a pas hésité à décider la construction d'un pont provisoire d'une longueur de quatre kilomètres. Ce grand travail a été exécuté dans des conditions particulièrement difficiles et nous en parlerons avec détails quand nous serons arrivés à Tchardjoui.

Résumons les travaux divers de la ligne Transcaspienne qui, de la côte turkomane à Ouzoun-Ada, traverse toute la plaine du Turkestan pour aboutir à Samarkand, au pied du haut plateau de Pamir.

Les *terrassements* n'ont d'importance que vers Merv et Tchardjoui. La moyenne est de sept mètres cubes par mètre courant. Le prix de revient a été de soixante-dix centimes environ.

On laissa aux ouvriers terrassiers indigènes, pour le transport des déblais, les sacs et couffins auxquels ils sont habitués. Il faut attribuer, en grande partie, à cette mesure toute pratique, la célérité du travail. Car il importe partout, pour utiliser la main-d'œuvre indigène, de ne pas imposer des instruments dont le maniement ne lui est pas familier. Mieux vaut augmenter le nombre des ouvriers que de vouloir changer leur mode de travail ordinaire.

La *pierre de construction* que l'on trouve à Kizil-Arvat jusqu'à Douchak est calcaire et donne une fort bonne qualité de chaux. On a pu ainsi, sans trop de frais, élever de fort belles constructions. Les trois stations principales, avec ateliers et dépôts, sont à : Kizil-Arvat, Askhabad et Amou-Daria (Tchardjoui). La ligne a soixante et une stations.

Les *ouvrages d'art* courants, d'une ouverture de deux à douze mètres, n'ont que des culées en maçonnerie, les tabliers sont en bois. Peu nombreux jusqu'à l'Amou-Daria, on en trouve au delà, jusqu'à Samarkand, une moyenne de quatre pour cent par kilomètre. Les *ponts*

sur les trois rivières du Tedjend, du Mourghab et de l'Amou-Daria sont en bois. Le pont de Karribend, sur le Tedjend, au six cent quatre-vingt-quatorzième kilomètre, a une ouverture de cent six mètres. Il est formé par vingt rangées de six pieux, placés à cinq mètres de distance l'un de l'autre. Le second pont se trouve au huit cent vingtième kilomètre, à Merv, sur le Mourghah : il n'a que soixante mètres d'ouverture. Le troisième pont, celui de l'Amou-Daria, est de beaucoup le plus important. Il est construit d'après le même système que les autres et présente, en son milieu, une portion mobile, disposition spéciale pour le passage des bateaux. Sa longueur totale est de quatre mille deux cents mètres, dont mille huit cent quatre-vint-dix-huit mètres sur le lit même du fleuve. Ce pont a été établi en cinq mois et n'a coûté que huit cent mille francs, non compris le transport des matériaux.

Les *traverses* et les *bois de construction* viennent du nord de l'Europe, du sud de la Russie, des bords de la Kama.

Les *rails*, de fabrication russe, sont fournis par le gouvernement au prix de quatre cents francs la tonne. Leur poids est de trente-deux kilogrammes.

Le *matériel roulant* provient également d'usines russes. Il se compose de quatre-vingts locomotives, système Siegl, et de quatorze cents voitures, wagons et plate-formes.

La ligne Transcaspienne est livrée à l'exploitation depuis le mois de juin 1888.

Elle permet de faire en *six jours* le trajet de Moscou à Samarkand.

On ne peut encore établir les dépenses de construction de la ligne entière, dont les décomptes définitifs n'ont pas été publiés. Mais les renseignements publiés permettent de donner le coût d'établissement des douze cent dix kilomètres exécutés dans la seconde campagne, tels qu'ils figurent dans le tableau suivant :

	PRIX EN FRANCS	
	Total.	Par kilomètre.
1. Études	229.900	190
2. Expropriations	641.300	530
3. Terrassements	8.107.000	6.700
4. Terrassements accessoires	762.300	630
5. Ouvrages d'art	3.388.000	2.800
6. Stations, dépôts, ateliers	2.783.000	2.300
7. Maisons de garde, casernes	1.028.500	850
8. Aménagements d'eau	3.025.000	2.500
9. Rails	30.976.000	25.600
10. Matériel roulant	9.075.000	7.500
11. Transport des rails et du matériel roulant	3·630.000	3.000
12. Traverses, pose et ballastage	22.264.000	18.400
13. Accessoires de la voie	2.299 000	1.900
14. Télégraphe	1.089.000	900
15. Frais généraux. Installation des chaudières	8.470.000	7.000
	97.768.000	80.800

Le chemin de fer Transcaspien n'a trouvé d'abord que des incrédules. Il a été considéré d'abord comme un *humbug* américain, comme un canard gigantesque. Mais le jour où la nouvelle officielle de l'inauguration de la station de Merv parvint en Europe, elle éclata comme un coup de tonnerre et « mit en émoi les chancelleries ». Ce nouveau pas en avant marquait la dernière étape de la Russie vers l'Inde, toute proche. Aujourd'hui, la continuation de la ligne vers Samarkand, s'éloignant au Nord, rassure un peu les Anglais qui ont cru pendant quelques temps — pour employer l'expression même d'un de leurs publicistes — que « le feu était à la maison ».

Si la rapidité de l'exécution étonne les Européens, on comprendra sans peine que les Turkomans en soient absolument stupéfaits : « A quoi bon, disent-ils, lutter « contre les Russes, qui viennent de placer en courant « deux bandes de fer entre la mer et notre pays ? Qui « pourrait résister à de tels hommes !.... Dieu l'a voulu ! « Le Tzar blanc est notre sultan.. »

Aujourd'hui, la ligne va.. provisoirement jusqu'à Samarkand, la noble, la sainte Samarkand, d'où sont parties les invasions mongoles. Le sifflet des locomotives va troubler dans son tombeau le sommeil de Tamerlan.

En résumé, cette entreprise colossale, réalisée sans bruit, est un événement de premier ordre.

Par la hardiesse de la conception, par l'achèvement aussi extraordinaire que rapide du travail, par ses résultats politiques et commerciaux dont il est impossible de prévoir encore l'étendue, l'œuvre du général Annenkow prendra dans l'histoire de notre siècle le même rang que le percement des isthmes de Suez et de Panama et du chemin de fer américain entre l'Atlantique et le Pacifique. Aussi notre grand Français, M. Ferdinand de Lesseps, a-t-il pour le général Annenkow une estime toute particulière. Empêché d'assister à l'inauguration il m'a chargé de toutes ses amitiés pour le général, en ajoutant : « C'est un fier homme! » Dans une pareille bouche, un tel compliment a son prix.

Le général Annenkow a terminé une conférence qu'il a faite à la société technique de Saint-Pétersbourg, sur *le Chemin de fer Transcaspien considéré comme nouvelle voie de transport pour les marchés de l'Asie centrale*, par les paroles suivantes, qui expriment bien le sentiment de patriotisme ardent et sincère qui n'a cessé de l'inspirer : ... « Quand, aux sons de l'hymne national, le pavillon impérial fut hissé sur la première locomotive russe qui allait traverser l'Amou-Daria, on entendit retentir un « ourah! » d'enthousiasme répété à l'infini. Cet élan spontané des masses a produit une profonde impression sur les constructeurs du chemin de fer Transcaspien.

« C'était une de ces minutes radieuses qui payent pour toutes les fatigues éprouvées; qui font oublier tous les déboires passés. Le legs de Pierre-le-Grand s'est effectué pendant le règne d'Alexandre III ».

Ces nobles sentiments, qui ont permis au général Annenkow de construire heureusement le chemin de fer

transcaspien, ont trouvé leur récompense. Voici le rescrit adressé par S. M. l'empereur de Russie au général après l'inauguration de la ligne jusqu'à Samarkand.

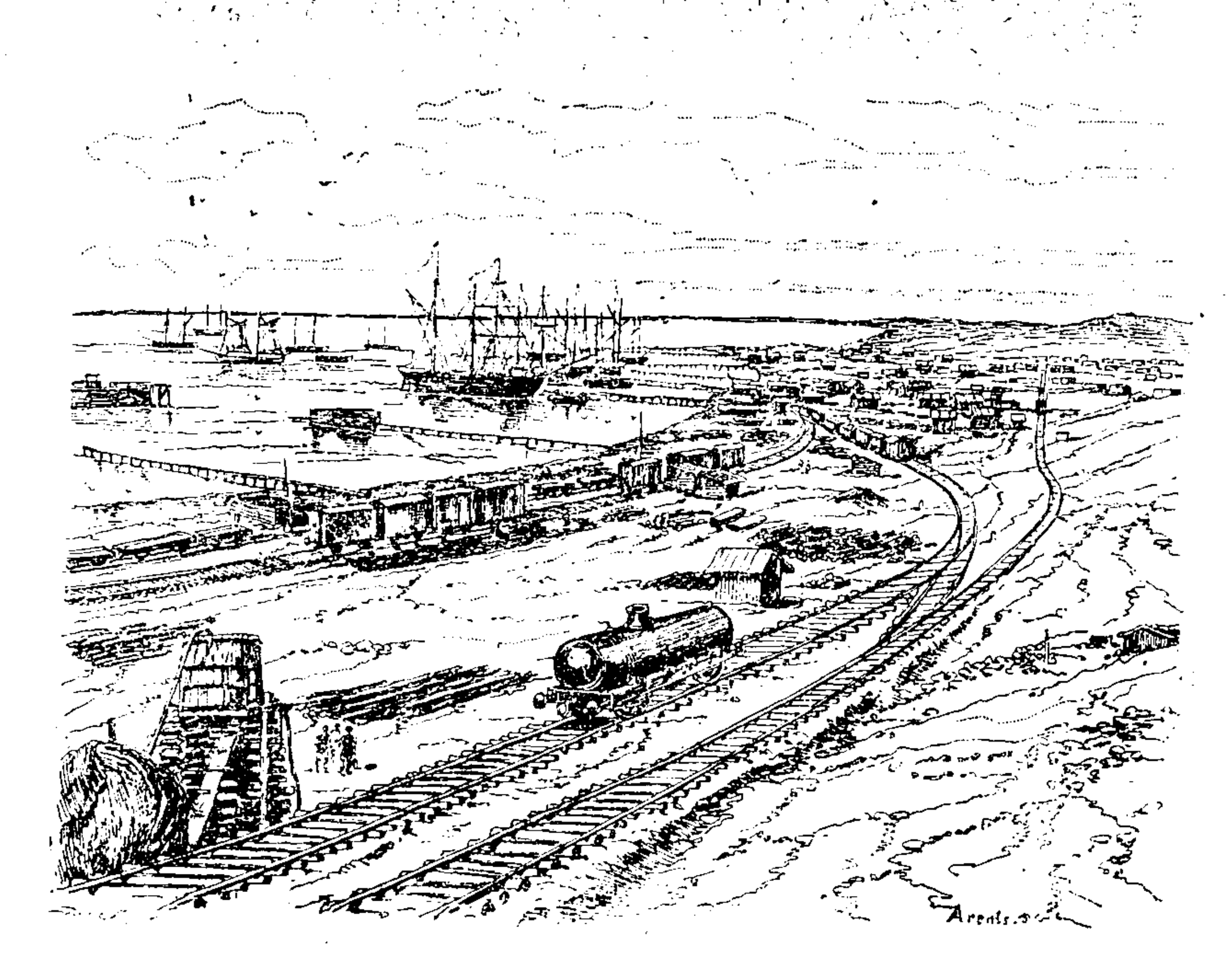
Lettres patentes impériales au lieutenant-général Michel Annenkow, directeur des travaux de construction de la section de Samarkand du chemin de fer transcaspien.

Après l'annexion des oasis d'Akhal-Téké et de Merv à l'Empire, Nous avons jugé utile de réunir par une voie ferrée ces pays-frontières lointains avec les provinces intérieures de l'Empire et avec le Turkestan. Pendant trois ans vous avez travaillé sans relâche, avec l'énergie qui vous distingue, à l'accomplissement de cette tâche, n'épargnant ni vos forces ni votre santé, en lutte constante avec des obstacles naturels qui semblaient presque insurmontable. Pour le 15 mai de l'année courante les rails ont été posés sur le dernier tronçon du chemin de fer transcaspien et à partir de ce jour une circulation provisoire a commencé sur toute la ligne, depuis la mer Caspienne jusqu'à Samarkand. Comme juste récompense du service que vous avez rendu à l'Etat, Nous vous avons accordé les *insignes en diamants de l'ordre de Saint-Alexandre-Nevsky*, dont Nous vous ordonnons de vous revêtir et de porter selon le règlement. Nous vous continuons avec bienveillance Notre grâce Impériale et Royale.

Signé: ALEXANDRE.

A Péterhof, le 5 juillet 1888.

Nous ne pouvions mieux terminer ce court abrégé de la construction du chemin de fer transcaspien que par la manifestation éclatante de la satisfaction du souverain.



Vue d Ouzoun-Ada.

CHAPITRE XVI

De la mer Caspienne à l'Amou-Daria.

Un pèlerinage. — Ouzoun-Ada. Activité commerciale et maritime. — Fâcheuses nouvelles. La voie coupée. Passerons-nous ? — Quand on voyage... — « Fils de brûlé ! ». — A propos d'Otkrityi-List. — Drézines. — En wagons à marchandises. — « Lise Fleuron » et le « Maître de Forges » à Ouzoun-Ada. — Les grandes dunes. Sentiment d'angoisse. — Chasse-neige, terre glaise et saxaoul. — Le désert de Kara-Koum. — Les voyageurs du Transcaspien. — Oasis de Kazandjick. — Dans le steppe. Utilité des vivres de réserve. — Sur les dégâts : « Bonjour, mes enfants ! » — Dîner en campagne. — Chants russes dans le steppe. — De l'autre côté : Kizil-Arvat. — La forteresse de Géok-Tépé. — Askabad. — Les villes mortes. — L'oasis de Merv. — Le prince Kozlow. — Le colonel Alikhanow. — Milices Tekkés. — Arrivée à Tchardjoui.

La région turkomane, que tout à l'heure nous allons

traverser en chemin de fer, était demeurée *terra ignota* à travers les siècles. Défendue par la barbarie du désert et par la barbarie des hommes, elle continuait, malgré les progrès de la géographie et les découvertes successives, à rester blanche sur les cartes. Inconnues encore il y a quelques années (nous ne pouvons plus dire aujourd'hui comme le centre de l'Afrique) mais comme le centre de l'Australie, il a suffi de dix ans d'efforts et de volonté puissante pour déchirer ce voile sombre. Le monde civilisé, dont la Russie est le porte-drapeau, reprend possession de ces pays hier sans nom. Elle rapporte à la vieille Asie le progrès et la lumière. C'est un pèlerinage où les petits fils reviennent au pays des aïeux, riches.... riches de tout ce qu'ils ont appris au cours des siècles, pour remettre en valeur l'héritage paternel délaissé et trop longtemps oublié.

Ouzoun-Ada offre aux regards une rare intensité de couleurs. A perte de vue, pas un brin d'herbe : une plage de sable jaune comme de l'or et sous un ciel implacablement bleu. Il n'en a pas toujours été ainsi pendant ces dernières semaines : nous en ferons bientôt la cruelle expérience. La seule teinte verte qui n'est pas la verdure est donnée par quelques maisons en bois et par l'église que l'on aperçoit assez loin sur la gauche, derrière un pli des dunes. Ces maisons de bois, peintes à la mode russe, ont été apportées démontées de Russie puis montées sur place. Ouzoun-Ada brûlé du soleil rappelle les côtes de la mer Rouge : elle est le Steamer-Point d'un futur Aden caspien.

Il y règne déjà une activité extraordinaire. La rade est ouverte. Mais comme le mouvement maritime est très considérable, la direction du chemin de fer transcaspien a dû construire des appontements en grand nombre — i'en compte douze — comme on a fait dans les petites escales de la mer Noire.

Deux navires viennent à la fois s'accoter à chaque appontement. Le chargement et le déchargement s'opèrent ainsi

d'une manière régulière. Le long du rivage se développent de longues lignes de rails; des voies de garage où sont réunies plusieurs centaines de wagons. Des docks élevés, de vastes hangars abritent d'innombrables balles de coton, des caisses de thé venues de Chine par le chemin de fer, nouvelle voie ouverte aux caravanes attendent leur tour de chargement. Chaque jour, il part d'Ouzoun-Ada, depuis le commencement de cette année un navire chargé de coton. Sur un lot de loupes de noyer (1), lucratif objet de commerce employé au plaquage en ébénisterie de luxe, je lis : « De Bokhara pour Marseille ».

On ne dira plus que le commerce français s'endort et ne va pas chercher au loin ses objets d'échange.

Cette simple question des loupes de noyer a fait récemment l'objet d'une règlementation dans le khanat de Bokhara et a motivé des communications du gouvernement russe aux diverses ambassades.

Aussitôt que le khanat de Bokhara a été ouvert aux Européens par la protection des Russes, des industriels italiens, grecs, arméniens, turcs, quelques-uns même français, se sont mis en route vers les régions forestières situées au nord et à l'est du khanat.

Moyennant quelques redevances insignifiantes payées aux chefs des districts, ces industriels ont commencé à arracher les loupes, à dépouiller et à massacrer les arbres sans méthode et sans soin, uniquement dans le but d'extraire la plus grande quantité possible de loupes.

L'émir alors, sur les avis du résident russe, M. Tcharikow a fait interdire dans ses États jusqu'à nouvel ordre, l'extraction des loupes de noyer, voulant se réserver pour lui-même ce précieux objet de commerce. Les étrangers qui

---

(1) On appelle loupes de noyer des excroissances qui poussent sur les noyers âgés, sortes de verrues précieuses d'un diamètre et d'un poids assez considérables, qui commencent à se faire rares : employées, nous l'avons dit, dans l'ébénisterie de luxe. Une loupe de noyer de quelques kilos se vend fort cher.

continuaient à opérer malgré la défense faite ont été expulsés du khanat. Le gouvernement russe a fait communiquer par voie diplomatique la décision prise par le gouvernement de l'émir.

Un service régulier de steamers avec Astrakan, la Volga et la Russie, Bakou et le Caucase, Recht et la Perse, accomplit chaque semaine le périple de la mer Caspienne. Le nombre des échanges a augmenté dans des proportions considérables. Un marché nouveau est en voie de création dans cette mer intérieure.

Le prince Hilkow, notre aimable cicérone, a reçu de nouvelles dépêches du général Annenkow. La voie n'a pu être encore rétablie sur toute la partie où elle a été détruite. Les pluies diluviennes de ces derniers jours, descendues avec violence des crêtes arides du grand Balkan, ont enlevé la voie avant l'oasis de Kizil-Arvat sur une longueur de plus de douze verstes (quatorze kilomètres environ). Huit cents hommes du premier bataillon du chemin de fer travaillent depuis la veille avec la rapidité merveilleuse dont la construction même de la ligne a été la preuve éclatante, à réparer la voie. La dépêche envoyée de Samarkand par le général Annenkow est d'ailleurs très explicite. « *Il n'admet pas* que la réparation dure plus d'un jour ! » Une pareille affirmation ressemble singulièrement à un ordre et le général sera obéi. C'est donc un retard de quelques heures tout simplement.

Nous sommes redevables, paraît-il, aux vents d'ouest qui n'ont cessé de souffler depuis deux mois, des pluies torrentielles qui viennent de tomber. La pluie, quand elle tombe ici, (ce qui arrive rarement), offre un caractère particulier. Elle prend la forme d'un véritable déluge, remplit les lits des torrents et forme de vastes lacs. Autrefois, quinze ans s'écoulaient sans que de pareilles inondations se renouvelassent. A présent, elles se succèdent à trois ans d'intervalle. Les dernières pluies observées ont été celles de 1879, 1882, 1885. Les météorolo-

gistes les attribuent à des phénomènes volcaniques.

Après notre rapide voyage, au commencement de juillet, des secousses de tremblement de terre ont été constatées à Tachkend, à Samarkand, à Bokhara et à Merv.

Le vent a du reste, en Asie plus qu'ailleurs, une grande influence sur les variations de température.

Un des ingénieurs russes qui nous accompagnent me raconte que dans une observation faite par lui au mois de septembre de l'année dernière, il vit la température descendre de vingt-sept degrés Réaumur à six degrés au-dessous de zéro, après deux heures d'un vent soufflant du nord-est. Lorsque le vent cessa, le thermomètre remonta rapidement á son point de départ....

Dans le trajet d'Ouzoun-Ada à Kazandjick le vent soufflait très fort. Vers le milieu de la journée j'éprouvai un sentiment de malaise très accentué qui persista jusqu'au soir et se dissipa tout à coup. Je l'attribuai d'abord à la chaleur qui, bien que très élevée, — mon thermomètre marquait trente-huit degrés centigrades à l'ombre dans le courant d'air du wagon, — n'avait rien d'excessif. J'ai supporté souvent en Afrique des chaleurs bien supérieures. J'éprouvais une très vive difficulté à respirer et et je souffrais de véritables oppressions auxquelles je ne suis pas sujet d'habitude. Mon étonnement cessa lorsque mon ami l'ingénieur m'apprit que les vents du nord-est en Asie centrale occasionnent des asthmes.

Mais revenons à Ouzoun-Ada. La visite de *la ville* est vite terminée. D'ailleurs il fait très chaud. De l'autre côté de notre appontement le bateau pour Bakou termine son chargement et va partir à quatre heures.

Les lettres que nous écrivons à nos familles, à nos amis et que nous allons porter à son bord nous occupent avant le départ. Ce seront les dernières nouvelles qu'on recevra de nous en France d'ici à longtemps.

Lancés vers Samarkand nous allons nous en rapprocher chaque jour. Le service postal, qui se faisait jusqu'en ces deruiers temps par la Sibérie, et qui se fait

encore par cette voie à partir de l'Amou-Daria va manquer de promptitude.

Quand à recevoir nos lettres, nous ne devons plus l'espérer.... C'est un axiome, quand on voyage, que la poste reste toujours en arrière au moins d'une journée. Ici, en Asie centrale, comment la poste pourrait-elle regagner la distance perdue, alors que les courriers ne traversent la mer Noire et la mer Caspienne qu'à plusieurs jours d'intervalle qui s'ajoutent, se mêlent, se combinent pour allonger le temps?... Nous voilà réduits au télégraphe, ce fil précieux qui nous rattache au monde civilisé; à ceux que nous aimons et qui nous aiment.

En revenant nous trouverons — si l'on a pensé à nous — un paquet de lettres; une volumineuse correspondance évocation d'un passé déjà ancien de plusieurs semaines, peut-être même de plusieurs mois pendant lesquels se sont accomplis des évènements joyeux et tristes souvenirs aimables ou douloureux.

Voilà un sentiment éprouvé certainement par tous ceux qui ont quitté leur patrie et les être aimés.

Parmi les portefaix qui chargent et déchargent les bateaux et font le service du chemin de fer, il y a beaucoup de Persans venus de Recht ou d'Asterabad. Ce sont des gars robustes et fort intelligents. D'Orval, qui sait quelques mots de persan, voyant que j'ai à me plaindre de l'un d'eux qui bouscule mes bagages, met à ma disposition sa connaissance du persan pour gronder mon homme.

— Appelle-le pedersourta! Tu vas voir....

— Qu'est-ce que cela veut dire?

— Fils de brûlé!...

— Pedersourta!...

Le Persan se met à rire, étonné d'entendre un mot de sa langue dans la bouche d'un infidèle. Et, comme son fanatisme n'a sans doute rien de très exagéré il ne se fâche pas de l'invective qui n'a rien de méchant.

Sur l'appontement où nous avons débarqué, une inscrip-

tion attachée à un poteau apprend que l'entrée du territoire transcapien est interdite aux étrangers qui doivent, pour y pénétrer, être munis d'un otkrityi-list (ainsi que nous l'avons dit plus haut (1).

L'accès des provinces transcapiennes n'a guère été permis ces dernières années qu'à des Français. De nombreux voyageurs allemands ou anglais se sont vu refuser l'indispensable otkrytyi-list. Ils se vengeaient en affectant de traiter le fameux chemin de fer transcapien de « chemin de fer de carton ».

L'aimable prince Hilkow me raconte cependant que deux membres de la commission anglo-russe de délimitation : MM. Peacoke et Yates (le même qui était à Pendjeh), ayant remonté de Méched à Sarakhs jusqu'au territoire russe l'automne dernier, ont fait le trajet en chemin de fer jusqu'à Ouzoun-Ada. Ils n'ont rien dit à personne, mais il était facile de voir combien l'impression traduite sur eux par le chemin de fer transcaspien était profonde.

Le départ est fixé pour quatre heures du soir. En attendant, quelques ingénieurs russes et les dames partent en avant par Michaëlowsk sur des *drézines*. On appelle ainsi un très ingénieux bycicle où deux et même trois voyageurs peuvent prendre commodément place et qui a la largeur de la voie. Il se place sur les rails. Un mouvement de levier qui n'a rien de pénible, effectué par une seule personne, permet de manœuvrer à la main ce vélocipède d'un genre particulier qui roule sur la voie avec la vitesse d'un train ordinaire. Sur une ligne où ne circule pas encore un grand nombre de trains, la *drézine* est le moyen de locomotion le plus employé par les ingénieurs et rend de très grands services.

Pendant ce temps on prépare les wagons. Il faut nous

---

(1) Nos *otkrytyi-list* nous ont été donnés à Tiflis par le gérant du consulat de France qui les avait reçus de notre ambassadeur à Saint-Pétersbourg auquel le ministre de la guerre avait transmis ces passeports nécessaires.

contenter du matériel qu'on a sous la main, car la voie est coupée. Il n'y a en ce moment à Ouzoun-Ada que des wagons de marchandises.

De riches tapis turkomans sont étendus sur des planches clouées en hâte dans des fourgons à bagages. Les dames ne sont pas mieux partagées que nous. Nous voyagerons ainsi pendant quelques heures. De l'autre côté de la voie, nous trouverons des wagons ordinaires. Le train qui nous porte nous mènera jusqu'à la limite extrême des réparations, à Kazandjik, à cent soixante kilomètres de la mer ; à l'entrée de l'oasis d'Akhal où nous trouverons les premières sources d'eau potable.

Ouzoun-Ada n'a pas d'eau potable : on n'y boit que de l'eau distillée. Chaque jour un train de ravitaillement transporte l'eau, approvisionnant les gares, les réservoirs d'eau et les postes des gardiens de la voie, échelonnés en si grande quantité aux endroits difficiles.

Un dernier coup d'œil à Ouzoun-Ada. La plupart des maisons, en particulier la gare, sont surélevées d'un mètre pour les mettre à l'abri des crues soudaines de la mer qui, poussée par les vents violents, inonde parfois le rivage pendant quelques heures. La maison qu'habitait au début de la construction des travaux le général Annenkow; où il venait se reposer pendant la saison chaude, est une coquette habitation carrée où demeure aujourd'hui l'ingénieur de la section, de la *distance* comme on dit en Russie. Des chambres ont été pratiquées en sous-sol : on y goûte une fraîcheur relative. M. de Vogué, qui a rendu visite à l'ingénieur, a remarqué sa bibliothèque. A côté de livres et de romans russes il y avait deux romans français, *Lise Fleuron* et le *Maître de Forges* de M. Georges Ohnet !...

Mais le troisième coup de cloche a retenti. Nous partons. Sous nos yeux une petite gazelle d'une espèce très commune qu'on trouve dans le steppe, joue avec les soldats du chemin de fer.

La voie s'engage hardiment dès le départ à travers

d'immenses dunes de sable dont nous retrouverons les pareilles à la sortie de l'oasis de Merv et avant d'arriver à l'Oxus. Le paysage est d'une désolation dont rien ne peut donner l'idée quand on ne l'a pas vu.

Il est difficile d'imaginer un pays plus triste et plus monotone que l'Oust-Ourt avec sa stérilité maudite. Le sol calcaire ou argileux est tellement compact que l'eau de pluie, lorsqu'elle tombe exceptionnelle — avec une violence torrentielle,— pénètre dans le sol à une profondeur de deux à trois centimètres et demeure pendant plusieurs mois dans les déclivités où elle peut séjourner. Les pluies d'ailleurs, malgré les inondations de ces jours derniers, sont excessivement rares en cette région. On jugera de la sécheresse de l'air par ce fait qu'un détachement russe, revenant de Khiva au Caucase pendant les mois d'août et de septembre 1873 retrouva desséchés et à l'état de momies les cadavres des chameaux laissés par lui le long de la route parcourue en sens inverse au mois de mai précédent.

L'hiver est ici très rigoureux. Vers le milieu d'avril la température se relève pour devenir rapidement excessive. Ce pays maudit est balayé par des vents du nord tour à tour glacés et brûlants.

Les ingénieurs français, qui ont jusqu'à présent reculé devant l'achèvement de la ligne algérienne de Djelfa à Laghouat à cause des dunes de sable qu'elle rencontre pendant une dizaine de kilomètres feront bien de venir voir en Asie comment le problème a été résolu tout le long de deux cent cinquante verstes en trois tronçons.

Le prince Hilkow qui nous tient compagnie dans le wagon où nous sommes : MM. de Vogué, le colonel Niox, le commandant Bailloud, d'Orval, de Constantin et moi, nous raconte — un autre ingénieur nous a redit au cours du voyage — les sensations d'angoisse, faciles à comprendre qui étreignaient au début des travaux les ingénieurs russes chaque fois, que pénétrant dans les dunes de sable pour reconnaître et jalonner la ligne, un coup de vent fai-

sait soudain disparaître en arrière leurs traces, les laissant perdus dans ces dunes de sable aujourd'hui bien fixées.

Les sables mobiles sont l'ennemi le plus dangereux du chemin de fer transcaspien. Le général a pris contre eux de grandes précautions.

Des palissades analogues aux chasse-neiges que l'on trouve sur tous les chemins de fer russes sont placées le long de la voie et arrêtent ordinairement les sables. Le saxaoul, herbe tenace à racines profondes, a été planté partout en très grandes quantités. Comme le pin maritime de nos dunes de Gascogne dont l'emploi a été généralisé par l'ingénieur Brémontier au commencement de ce siècle, le saxaoul fixe les sables et crée des armes artificielles qui protègent de plus en plus la voie ferrée. Aux parties les plus exposées, la voie a été recouverte de terre glaise glissante sur laquelle le sable roule sans s'arrêter.

Ces moyens, bons en temps ordinaire, sont insuffisants après un ouragan. Il faut alors déblayer la voie. Les hommes du bataillon des chemins de fer chargés de la surveillance de la ligne — ils sont cinq par verste — sont concentrés sur les points obstrués. Avec eux travaillent des ouvriers turkomans ou persans réquisitionnés qui, nus comme les chauffeurs de bateaux à vapeur de la mer Rouge, exécutent les déblaiements sous la direction de l'ingénieur de la distance.

La voie est promptement remise en état et le train continue sa marche. Quel puissant effet réalisé !

Nous traversons le désert d'Oust-Ourt et, à la nuit, nous entrons dans le grand désert de Kara-Koum. Ces champs maudits, qui s'étendent à des centaines de kilomètres et sur lesquels se couche le soleil, sont d'une tristesse profonde. Voilà un des points les plus désolés du globe, sans passé et sans avenir. Les invasions mongoles s'en sont détournées. Gengis-Khan voulut cependant un jour y diriger une colonne. Il y laissa tous ses guerriers. Il y a quinze ans lors de sa première expédition contre les Tekkés, le général Lomakine parti de la

mer avec douze mille chameaux les avait tous perdus le vingtième jour de sa marche. La ténacité russe conduite par un homme de génie a triomphé du désert. En quelques heures la locomotive franchit ces horribles steppes.

Laissons rouler nos wagons avec la vitesse d'un train express : quarante verstes (cinquante kilomètres environ á l'heure), à travers la monotonie du désert. Voici encore quelques détails intéressants que me donne l'aimable prince Hilkow.

Le nombre des voyageurs a augmenté dapuis l'ouverture de la ligne avec une rapidité incroyable. Une petite notice en langue persane, énumérant les avantages du chemin de fer, rédigée par ordre du général Annenkow, imprimée et distribuée à profusion sur le parcours a produit les meilleurs résultats. Il y a aujourd'hui des wagons spéciaux pour les musulmans; des wagons spéciaux pour les dames musulmanes. Les pèlerins à la Mecque ont adopté dejà la route nouvelle. En 1887, le chemin de fer a transporté plus de six mille hadjis. Cette année, ce chiffre sera doublé. Depuis octobre 1887, sur seize *otkrytyi-list* donnant à des étrangers l'autorisation d'entrer en Asie et de visiter les travaux du chemin de fer, douze avaient été accordés à des Français.

Depuis cette époque de nombreux voyageurs ont visité la province transcaspienne et l'Asie centrale. Je citerai parmi eux M. le capitaine de Pontevès-Sabran, l'humoristique auteur de l'*Inde à fond de train* qui a complété ainsi ce très intéressant voyage.

Après nous être, vers huit heures du soir, fort mal restaurés dans un... buffet de la ligne, tout à fait empreint de l'aridité asiatique, nous sommes remontés en wagon. La partie de la ligne que nous parcourons est sous la direction de M. le général Bazow, qui a eu l'idée, que nous avons le droit de trouver singulière, d'installer à poste fixe, en certaines gares, des buffets permanents comme en Europe. Or la ligne traverse surtout des déserts où, jusqu'à nouvel ordre, le mouvement sera plutôt

un mouvement de marchandises ; ou les voyageurs sont presque exclusivement des militaires, etc. Le résultat atteint a été double. Les concessionnaires de ces buffets, qui ne voient jamais personne, meurent de faim. Et le voyageur rare ne trouve rien que le samovar, qui va partout où va un Russe et quelques morceaux de viande douteuse : du *pemmican*, comme on dit dans l'Amérique du Nord.

Combien plus rationnel et plus intelligent est le système du général Annenkow. Il y a dans chaque train une voiture-buffet où l'on trouve à la fois des rafraîchissements et des aliments. Le cantinier renouvelle ses approvisionnemente à chaque voyage et fournit des vivres frais aux voyageurs dont il peut facilement avant le départ connaître le nombre et les destinations.

Au petit jour, vers quatre heures du matin, le train stoppe. Nous sommes à Kazandjick, à l'entrée de l'oasis d'Akhal. Qu'elle est chétive l'oasis de l'Asie centrale et qu'elle ressemble peu à celles d'Afrique! Il est vrai que Kazandjick est sur la limite du désert, ce qui explique pourquoi sa végétation est maigre ou rabougrie et pourquoi ses arbres n'atteignent pas de hautes proportions. Mais l'aspect décoratif de nos belles oasis algériennes et tunisiennes manque ici absolument. Car en Asie il n'y a pas de palmier. Or une oasis sans palmier, c'est... un tambour-major sans panache... du temps où il y avait des panaches !

Ne soyons pas des ingrats.... Après la température élevée de la veille ; après la nuit de sirocco qui l'a suivie, nous sommes très heureux de retrouver avec de la verdure une eau claire et courante dans laquelle au soleil levant nous allons faire de délicieuses ablutions.

L'appétit est venu. Hélas ! avec quoi le satisfaire ? Le souvenir du dîner que je n'ai pas fait la veille n'est pas suffisant pour calmer ma faim.

En revenant au train, à un kilomètre environ du joli petit ruissseau de tout à l'heure, je rencontre un pâtre

turkoman qui porte une jatte de lait... comme en Normandie.

Avec une tasse de bon thé brûlant (car déjà partout les samovars sont allumés) et des biscuits, voilà un premier déjeuner excellent... en attendant mieux.

Toutefois la prévoyance m'engage à penser à l'avenir... incertain. De nouvelles dépêches arrivées au prince Hilkow lui annoncent que la réparation de la voie n'avance pas aussi vite que le désirait le général Annenkow. Nous allons rester ici jusqu'à midi, heure à laquelle nous partirons pour avancer aussi loin que l'état des rails nous le permettra. Nous franchirons l'espace intermédiaire pendant la nuit si, comme il faut l'espérer, la réparation est achevée à la fin de ce jour.

C'est l'instant de penser aux provision de Tiflis qui sont avec ma malle dans un wagon spécial fermé à clé.

J'obtiens sans trop de difficultés la clef du fourgon des bagages. Nous faisons la chasse à ma malle. Naturellement, elle est la dernière sous toutes les autres. Je l'allège d'une bouteille de chartreuse verte, plus utile à nos côtés que parmi mes vêtements, et à tout hasard, je mets dans ma poche une boîte de conserves.

Enfin, le train s'ébranle entre une heure et une heure un quart. Bientôt après l'oasis a fui. De nouveau nous sommes dans le désert.

Le soleil de mai a déjà brûlé toute la végétation de ces plaines arides et imprégnées de sel. Le sol blanc des salines réfléchit les rayons et éblouit les yeux. Mes verres foncés protègent incomplètement ma vue. Souvent nous rencontrons sur notre route des dépressions de terrains couvertes d'efflorescences salines. Tels sont les *sebkhas* de notre sud-oranais ou les schotts de la future mer intérieure au sud de la Tunisie, dans la province de Constantine. De loin on dirait des lacs véritables. Ils ont des rivages dont les contours se dessinent distinctement. Ils ont des îles qui semblent couvertes d'une végétation drue et brune. Ils ont même une surface unie et brillante,

comme de vrais lacs. L'eau seule manque. A dix lieues à la ronde il n'y a pas une seule goutte de ce liquide vivifiant. Ce sont des lacs pétrifiés. Sur notre route même nous rencontrons de ces dépressions. Le général Annenkow ne m'a-t-il pas dit lui-même qu'il y a sur le parcours de la ligne plus de dix-huit cents ponts et ponceaux, à travers une région qui pourtant semble plane, quand on l'examine superficiellement?

Après quatre heures de marche sous un soleil de feu, tandis que souffle le vent de nord-est dont j'ai parlé plus haut, le train s'arrête au terminus de la séparation de la voie; cette fois en plein steppe. Des soldats travaillent autour de nous. La ligne est entièrement rétablie mais ne peut supporter que des wagonnets légers. On va venir nous chercher.

Les soldats sont à droite et à gauche du train, hâlés, ruisselants de sueur, appuyés sur leurs outils. Le prince Hilkow les salue en passant, à la mode russe : « Bonjour, enfants ! comment vous portez-vous ! » Tous répondent avec une précision militaire : « Merci ! nous « nous portons bien, et nous nous efforcerons de contenter « Votre Excellence ! »

Une heure, une heure et demie se passent, les wagonnets ne reviennent pas nous chercher : la vérité nous est alors avouée. Nous avons perdu douze heures en route pour que la voie se pût réparer. Le général Bazow, peu désireux de nous être agréable, n'avait pas mis sur place le nombre nécessaire de travailleurs. L'ouvrage traîne depuis plus de trois jours.

Les estomacs ne sont pas tranquilles.

Le cuisinier de la princesse se frappe le front. Il court vers le campement des soldats....

— As-tu des provisions, demande-t-il ?

— Oui.

— Quoi ?

— De la viande de mouton, des oignons et du pain noir.

— Veux-tu me les céder pour mes maîtres ?

— Certainement !

Et le bon petit Russe nous abandonne gaiement son dîner et celui de ses camarades.

— Que mangeras-tu ? lui demandons-nous ?

— Vous ne mangerez pas tout le pain et nous avons beaucoup d'oignons. Il nous en restera.

Les soldats font un trou carré dans la terre. Le feu est allumé. C'est la cuisine comme en campagne!

Le samovar installé chante déjà. Les verres de thé se succèdent. Chacun prend place à terre sur les tapis qui garnissaient nos couchettes et sont déployés sur le sol. On se groupe autour de la table improvisée avec deux planches servant à monter en wagon. Un photographe fixe l'ensemble de ce mémorable tableau....

N'ayant pu nous caser à la grande table, M. de Constantin et moi, nous dînons en tête à tête, assis sur le sable. Nous goûtons d'abord le plat officiel : une soupe à l'oignon et aux haricots dans laquelle ont bouilli des morceaux de mouton.

J'ouvre alors ma boîte de bœuf en daube et j'en offre à la table voisine qui lui fait un fraternel accueil. Il est excellent. Honneur aux conserves de France!

Un verre de thé encore; une larme de l'excellent vieux cognac du général Staskowski, et un peu de chartreuse verte pour ceux qui l'aiment, achèvent ce fameux repas, auquel j'ai à peine goûté, étant toujours souffrant.

La nuit est venue rapidement.

A ce moment des chants lointains d'une harmonie parfaite arrivent à nos oreilles. Les chants se rapprochent. Bientôt des ombres blanches passent près de nous au pas cadencé. Ce sont des soldats qui rentrent au bivouac. Alertes et dispos ils reviennent de la ligne où ils travaillent depuis quatre heures du matin. Arrivés à leur campement, ils mangent très vite et recommencent à chanter. En même temps, un autre chœur se rappproche. Il vient d'une autre partie de la voie. Les deux groupes se répon-

dent à travers la plaine. L'impression de ces chants lointains est saisissante, dans le steppe, sous la nuit étoilée. Je me lève soudain guéri et vais aux chanteurs....

Comme je comprends le général Annenkow, me disant un jour : « Une de nos forces est d'être un peuple chantant! »

Le commandant du détachement, pour nous être agréable, réunit ses chanteurs. Des feux de bivouac ont été allumés en divers points de la steppe avec des herbes sèches et des touffes de saxaoul. Les silhouettes blanches des soldats russes dans leur uniforme d'été se détachent sur le sombre de la nuit, à demi éclairées par les lueurs rougeâtres de nos feux de bivouac. Ces chansons de pays ou de guerre, mélancoliques et martiales, dites d'abord par un seul, reprise en chœur avec leur rythme étrange ont vraiment un grand caractère.

Cette scène nocturne, dans le désert de Kara-Koum, auprès de notre convoi arrêté comme un navire en détresse et qui représentait la civilisation, est restée dans mes souvenirs comme empreinte d'un sentiment profond d'une intensité extraordinaire.

Les communications avec Kizil-Arvat sont enfin rétablies. Les rails ont été en hâte replacés sur les traverses, mais une partie n'a pas encore été reboulonnée. Nous ne pourrons traverser que successivement les huit verstes endommagées sur de petits wagonnets de quatre mètres carrés où nous sommes empilés; traînés à bras par les infatigables soldats. Ce voyage qui dure une partie de la nuit n'a rien de très agréable. Nous sommes étendus sur nos valises ; pressés les uns sur les autres. Le colonel Niox et le commandant Bailloud nous ont précédés. Ils se sont enfoncés dans le steppe, guidés par un Tekkés : le premier sur un cheval, le second sur un chameau.

Enfin nous arrivons de l'autre côté des dégâts, au point où la voie est réparée; où chauffe un train venu de Kizil-Arvat avec des voitures à voyageurs de seconde classe, comme celles des chemins de fer russes. Le Transcaspien

n'a pas encore (elles seraient inutiles) de voitures de première classe.

Le train se met en marche à trois heures du matin. A sept heures du matin, il s'arrête à Kizil-Arvat à l'entrée de l'oasis d'Akhal-Tekké.

Beaucoup d'animation à Kizil-Arvat : les quais de la gare sont encombrés. Des Persans attendent le train pour Askabad. Nous voyons quelques Bokhares et des Turkomans.

Départ de Kizil-Arvat à huit heures et demie. Le soleil darde déjà ses chauds rayons sur la campagne. Quelques tentes sont éparses dans la plaine verte auprès des grands arbres, les premiers que nous voyons depuis Kazandjik.

Vers trois heures le prince Hilkow parcourt le train pour nous prévenir tous que nous arrivons à la station de Géok-Tépé, construite en face même de la célèbre citadelle, dernier rempart de la résistance turkmène contre la conquête russe.

Le cœur est saisi d'une pénible impression en passant devant cette immense enceinte de près d'un kilomètre carré, aujourd'hui déserte et devenue le tombeau de près de dix mille hommes.

A cent mètres au plus du train se voient distinctement les deux brèches par où pénètrèrent les soldats russes.

Quelques bandes de corbeaux habitent la forteresse qui vit, il y a huit ans à peine, le dernier et suprême effort de résistance des Turkomans et arrêta quelque temps les armées jusqu'alors victorieuses des Russes en Asie centrale.

Comme nous nous éloignons de Géok-Tépé, le prince Hilkow me raconte un fait très curieux :

« Pendant les assauts de Géok-Tépé la musique militaire jouait des marches guerrières. Le souvenir en resta gravé profondément dans l'esprit de tous les Turkomans.

Lors de l'inauguration du chemin de fer jusqu'à Askabad les musiques jouèrent en signe de fête. Dès les premières mesures les femmes et les enfants se mi-

rent à pousser des hurlements de douleur. Les hommes se jetèrent le front à terre en criant et se lamentant. On dut faire cesser les musiciens. »

A quatre heures nous arrivons à Askabad, ville de création nouvelle, résidence du général gouverneur de la Transcaspienne. Nous ne nous arrêtons que le temps de dîner, sans pouvoir visiter la ville, de création russe, qui n'a rien d'intéressant au point de vue asiatique.

Nous avons vu pourtant sur la place du Gouvernement le monument inauguré le 23 février dernier; élevé à la mémoire des artilleurs tombés devant Géok-Tépé.

Il se compose d'une colonne en fonte montée sur un piédestal également en fonte, et portant sur un médaillon l'inscription suivante :

LES ARTILLEURS
AUX ARTILLEURS TUÉS OU MORTS
DES SUITES DE LEURS BLESSURES
AU SIÈGE
ET A L'ASSAUT DE GÉOK-TÉPÉ
DU 24 OCTOBRE 1880 AU 12 JANVIER 1881

Le tout repose sur un socle en pierre de taille présentant, aux quatre angles, des saillies supportant chacune un mortier de huit kilogrammes.

La colonne est surmontée d'un chapiteau avec quatre colonnettes formées d'obus à balles. Sur les faces sont placées des croix de Saint-Georges : au-dessus du chapiteau, une pyramide formée de cinq obus sphériques de huit kilogrammes, soutenus aux quatre angles par des obus cylindro-ogivaux légers. La pyramide se prolonge par une flèche ornée de frises, surmontée d'un obus sphérique de huit kilogrammes qui supporte une croix.

A la base du monument, dans l'intervalle des saillies, sont disposées des bouches à feu afghanes prises devant Tach-Képri.

Askabad, chef-lieu de la province transcaspienne, sur la frontière de Perse, est à trois cents verstes de Meched.

En 1886 un projet de tramway d'une longueur de deux cent trentre verstes entre Meched et Askabad a été décidé mais n'est pas encore construit.

Dans quelques mois une bonne route carrossable réunira ces deux centres importants. Douchak, la station la plus méridionale du chemin de fer transcaspien qui, dans l'esprit du général Annenkow, doit être plus tard la tête de l'embranchement indien, n'est qu'à cent cinquante verstes (trente-sept lieues) de Meched.

C'est aux environs d'Askabad, à une heure environ, que se trouvent les ruines monumentales d'Anaou. Les parties de la grande mosquée encore debout sont d'un intérêt capital pour l'histoire de la céramique persane. Sur le revêtement de briques émaillées qui couvrent la façade, le principal motif de la décoration est directement emprunté à l'art chinois. De chaque côté de l'arc ogival un dragon déroule ses plis, tenant dans sa gueule une tulipe jaune.

Le pays que nous traversons est d'ailleurs tout couvert de ruines. A perte de vue, sous le soleil implacable, dans le désert morne, les enceintes éboulées succèdent aux pans de murs, aux débris de mosquées : squelettes des villes mortes aujourd'hui oubliées dans le steppe.

Soultan-Sandjiar, Merv-Shahidjân, Iskander-Kala, Giaour-Kala, Baïram-Ali : autant de villes florissantes qui comptaient leurs habitants par centaines de mille. Elles grandissaient riches et prospères. Les géographes, les écrivains arabes ont décrit la magnificence de leurs monuments, la science de leurs docteurs, les talents de leurs artistes, la valeur de leurs guerriers, la beauté de leurs femmes. Un jour l'envahisseur est venu : le Turk, Gengis, Timour ou Nadir. Ils ont emmené la population en esclavage ou massacré trois cent mille hommes. Ils ont éventré les digues; l'eau s'est alors perdue dans le sable, emportant avec elle la vie de la cité. Il y avait en Asie une ville morte de plus.

Les grands fauves ont repris possession entière de ces

lieux déserts, dont ils sont aujourd'hui les seuls habitants. Le beau tableau de Briton-Rivière, popularisé par la gravure, a traduit cette idée d'une manière saisissante. Dans les immenses ruines d'un Persepolis ou d'une Babylone, sous l'obscure clarté qui tombe des étoiles, une troupe de lions avance à pas lents. Le roi du désert garde seul aujourd'hui les portiques géants qu'élevèrent dans leur vanité des générations orgueilleuses qui rêvaient à l'avenir et qui depuis longtemps sont retournées en poussière.

De même en ces immenses nécropoles de l'Asie centrale au milieu desquelles nous passons en train express, doivent, la nuit, circuler les fauves. Et l'immortelle lamentation du psalmiste me revient à la pensée : « Comment « cette ville jadis si peuplée gît-elle aujourd'hui vide « d'habitants. *Sola sedit deserto!* Ses rues pleurent, car « personne ne vient plus à ses solennités. — O vous qui « passez, voyez s'il peut exister une douleur semblable à « la mienne, car Dieu, le grand faucheur, m'a abattu dans « un jour de colère. »

Au moment du départ, ayant quelques télégrammes à envoyer, nous étions fort embarrassés quand un jeune capitaine de cosaques s'approche et nous offre, en excellent français, de déposer nos dépêches au télégraphe à Merv où il est en garnison.

Avec quelle surprise je retrouve au fond de l'Asie un jeune officier que j'ai vu à Paris, quand il y vint en 1878, accompagnant le général Skobelew, qui avait pour lui une affection particulière. Il s'appelle Basile de Denisow et est le petit-fils du célèbre partisan russe ! Il me raconte qu'après être resté quelque temps en Russie à son retour de France, il est allé servir pendant quatre ans comme instructeur de cavalerie à la brigade de Téhéran, d'où il est revenu en 1886 et d'où il a rapporté de très intéressants souvenirs.

Sa mère, qui vivait à l'étranger depuis longtemps déjà, vient de mourir à Nice. Il va partir en congé et sera en

France dans quelques semaines pour régler ses affaires. Nous nous donnons rendez-vous à Paris.

Nous sommes arrivés à Merv.

L'oasis de Merv (*Maour* en turkoman) est la dernière de ces oasis qui forment une sorte de chapelet à travers les steppes tour à tour brûlants et glacés qui séparent la Transcaspienne des Russes de l'Inde Anglaise. L'étendue complète de l'oasis, en comprenant les parties non cultivées, est de seize cents kilomètres carrés.

Sa population s'élève à environ deux cent quarante mille habitants répartis entre l'enceinte centrale et la campagne voisine dans quarante-huit mille *kibitkas* ou tentes. L'oasis compte cent soixante mille moutons, sept mille huit cents chameaux, douze mille chevaux, vingt-quatre mille ânes et quarante-huit mille têtes d'autre bétail. La fertilité du sol de l'oasis de Merv est renommée dans toute l'Asie centrale. Le blé, le sorgho, le riz, le coton y viennent en pleine culture. Le climat est chaud et humide.

Les essais de culture tentés auprès de Merv ont parfaitement réussi. Le coton obtenu ainsi est d'aussi bonne qúalité que le coton produit en Amérique. Déjà la production a augmenté. Un marché régulier a été créé à Askabad et des achats importants y ont été réalisés. La Société d'agriculture du Caucase a accordé des encouragements en argent et en semences. Cette riche culture prendra avant peu, dans la Transcaspienne, un développement d'autant plus grand que les manufactures russes sont disposées à accorder aux cotons de Merv la préférence sur les cotons américains.

Nous descendons dans Merv pour découvrir quelque achat à faire, mais les Turkomans veulent trop exploiter les visiteurs étrangers. Nous gardons nos roubles.

Le gouverneur de Merv, le colonel prince Kozlow était absent lors de notre passsage. Nous avons d'autant plus regretté ce contre-temps que la réputation du prince est venue jusqu'en France comme militaire et comme savant.

Le colonel Kozlow, ancien aide de camp du général Skobelew est le gendre du prince Souvarow, gouverneur général des provinces Baltiques, fils du maréchal prince Souvarow. Il a été fait colonel à l'assaut de Plewna où il entra avec la première colonne, quoique ayant été blessé quatre fois.

Le colonel est en ce moment à Saint-Pétersbourg, occupé à des travaux de l'aérostation militaire du grand état-major général. Il connaît à fond l'Asie centrale et a fait étant à Merv les études complètes d'un projet d'exploration du Pamir et du Thibet, préparées avec soin en Asie, dans les pays mêmes où a été envoyé depuis notre retour en Europe le célèbre explorateur général Prjévalski qui a reçu du gouvernement soixante mille roubles, le matériel, les ressources diverses et les escortes de cosaques avec son traitement d'activité pendant toute la durée de son voyage pour exécuter la très intéressante et très périlleuse reconnaissance des montagnes de l'autre côté du Pamir, dont la hauteur varie entre sept et huit mille mètres d'altitude.

Le colonel Kozlow a présenté au grand état-major général et à la société impériale russe de géographie en mars, avril et mai 1887 des cartes aussi complètes que possible et détaillées de ces régions éloignées, qui ont été très appréciées par le public instruit en France. Le colonel est, me dit-on, un des plus beaux officiers de l'armée. C'est un géant, un centaure et un tireur hors ligne.

Le chef des milices turkomanes de Merv est le colonel Alikhanow.

Autant la carrière de certains officiers est régulière, normale, autant celle du colonel Alikhanow a été inquiète et accidentée. Le colonel Alikhanow avec ses yeux bleus, son air de douceur et sa grande barbe blonde est un de ces officiers hardis et entreprenants, incapables de supporter la vie morne des garnisons; heureux d'être toujours en campagne; de guerroyer sans cesse, de courir chaque jour à de nouveaux dangers. Nous avons à peine entrevu

le colonel. Il n'avait pas assisté aux fêtes de l'inauguration à Samarkand, retenu à Merv par une grave maladie et n'est arrivé à Samarkand que le jour de notre départ. Des courts instants que nous avons passé avec lui, l'impression nous est restée très vive, tant la physionomie du colonel, qui d'ailleurs ne parle pas français est expressive : il a la figure d'un bon lion! Il nous a gracieusement invité à venir le voir à Merv où il serait dans trois jours. Mais nous sommes partis sans avoir eu le temps de profiter de l'aimable invitation du colonel.

Celui qui s'appelle aujourd'hui le colonel Alikhanow n'est pas né en Russie. C'est un Lesghien. Il s'appelait Ali et il est musulman. Cet officier qui jouit aujourd'hui d'une popularité immense dans les oasis de Merv et de Pendjeh, qui, en sa qualité de commandant de la milice de Merv a sous ses ordres trois mille hommes de troupes russes, mille cavaliers turkmènes entrés au service de la Russie et seize bouches à feu, traversa toutes sortes d'alternatives pendant le cours de son aventureuse carrière.

Les voyageurs qui passèrent à Bakou en 1875 purent voir à l'hôtel d'Italie un officier gardant les arrêts de rigueur. C'était le capitaine Alikhanow qui, à la suite d'une altercation avec un officier supérieur du détachement de Mangyschalk, alors sous les ordres du général Lomakine y attendait le verdict du tribunal. Dégradé, privé de ses décorations, remis simple soldat, il demanda, au moment de la guerre russo-turque, en 1877-1878, la faveur de servir dans les rangs de l'armée d'opération. A la fin de la campagne on le retrouve sous-officier au régiment de dragons Péréïslavl qui avait fait partie du détachement d'Erivan, décoré de la croix de Saint-Georges. Quelque temps après, sur les démarches faites d'abord par le général Tergoukassow, puis par le général Lazarew, qui tous deux ne purent assez louer sa bravoure et son intelligence, on lui rendit enfin le grade d'enseigne.

Alikhanow ne prit pas part à l'expédition Skobelew contre les Tekkés. Mais en revanche il fut chargé de l'organi-

sation du régime administratif dans ces régions nouvellement conquises. Il fut promu au grade de capitaine en second à la suite de la reconnaissance qu'il fit de l'oasis de Merv en 1882. Alikhanow et le lieutenant d'artillerie Sokolow déguisés en marchand et en interprètes, pénétrèrent dans Merv avec une caravane appartenant à un marchand russe. Lorsque Alikhanow eut mené à bonne fin les pourparlers qui aboutirent à l'annexion de Merv, on lui rendit le grade de major. Le colonel Alikhanow a aujourd'hui quarante et un ans.

La Russie trouve dans la pépinière féconde de ses officiers employés en Asie australe des successeurs et des émules des Skobelew, des Kauffmann, des Tchernaiew, des Kouropatkine, des Petrousevitch et des Grodekow.

Les milices de cavalerie tekkès ont été en effet organisées en 1885. Ces milices dont une sotnia a pris part au combat de Dach-Kepri, sont appelées à jouer un rôle important dans une prochaine guerre. Elles constituent une magnifique cavalerie irrégulière, se prêtant merveilleusement à toutes les exigences du combat. Elles se recrutent à l'aide d'engagements volontaires. Le service dans la milice est très recherché par les Tekkès qui considèrent leur admission dans les sotnias comme une véritable distinction honorifique. Les notables des différentes tribus se disputent l'honneur de servir dans ses rangs. Ils sont d'une bravoure éprouvée. Quelques miliciens ont déjà mérité : soit lors de la pacification de Merv, soit lors du combat de Dach-Kepri, la croix de Saint-Georges qu'ils appellent croix de Batyr.

Askabad, dont la garnison contient toujours une sotnia est le quartier général de la milice turkmène. Chaque milicien s'équipe à ses frais. L'armement est le fusil Berdan. Les commandements sont faits en langue russe et les Turkomans des milices sont, de l'avis même des officiers russes, aussi bons cavaliers que les Cosaques. — En dehors d'Askabad, la milice indigène est répartie sur la ligne de l'Atrek et dans les postes existant sur les

flancs et aux points principaux de passage du Kopet-Dagh sur la frontière de la Russie et de la Perse. Une sotnia tout entière formée de Turkomans de l'oasis de Merv occupe cette ville.

D'autres miliciens occupent les postes établis sur les confins de l'Afghanistan, font la police de ces parages et assurent les communications : d'une part entre Askabad et Seraks, de l'autre entre Merv et le cours supérieur du Mourgh-Ab... Les miliciens d'Askabad occupent, sur la lisière même de la ville, de belles tentes. Ils montent tous de magnifiques chevaux pleins de sang. Quand ils traversent la ville, ils marchent dans un ordre parfait et rendent respectueusement les honneurs à tous les officiers.

Nous n'avons plus que neuf stations à franchir pour arriver à Tchardjoui, où nous passerons la nuit.

Nous roulons toute la journée à travers un pays monotone, où rien ne repose la vue.

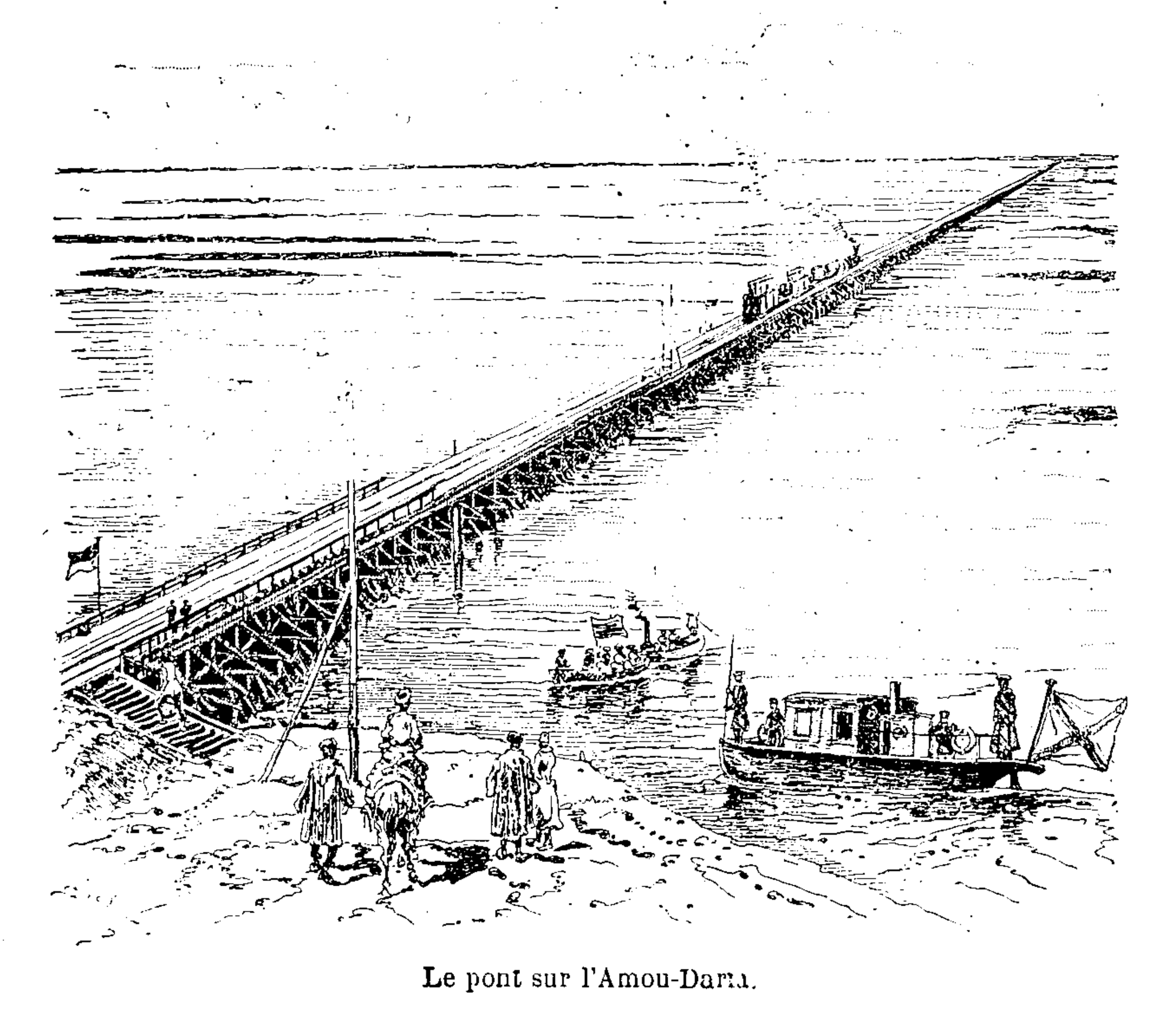
Nous déjeunons légèrerement en route avec les provisions de Merv, et nous nous faisons quelques visites entre wagons. A Peski, nous trouvons vers trois heures et demie un wagon-restaurant où une table toute servie attend les amateurs Des boissons fraîches sont aussi à notre disposition. Nous sommes frappés de la tenue toujours correcte des employés de la gare. Il n'y a à Sélim que la baraque au toit plat servant de logement au chef de station ; pas un arbre même rabougri, pas la moindre habitation. Le chef de station est en uniforme, ses soldats sont au port d'armes. Il est vrai qu'il s'attendent à la visite, au passage de leurs chefs.

L'idée du devoir est développée ici d'une manière inconnue en France.

Les soldats échelonnés sur la ligne ne voient des humains qu'au passage du train journalier qui les ravitaille et leur apporte les aliments et l'eau nécessaire. Ils vivent et dorment dans un gourbi, au pli d'une dune, au milieu des sables qui s'étendent à perte de vue, sans un brin d'herbe,

sans un oiseau, seuls, toujours seuls. J'ignore combien de temps dure cette terrible faction. Elle est comparable à la solitude des moines de la Thébaïde. Mais du moins ceux-ci l'avaient choisie selon leur goût. Qu'importe! Puisque les soldats russes se plient sans hésitation ni murmure à ce service auquel le tempérament de nos soldats les plus dévoués se prêterait difficilement dans nos possessions africaines, admirons-les!...

Nous arrivons à sept heures et demie à Tchardjoui, point extrême de la ligne livrée à l'exploitation. Nous allons loger chez l'ingénieur Sabourow, qui nous conduit obligeamment dans sa maison où des lits à la façon du pays ont été installés pour recevoir les invités français.



Le pont sur l'Amou-Daria.

CHAPITRE XVII

De l'Amou-Daria à Samarkand.

« Thalassa! » — L'Oxus. Un bain excellent. — La ville russe d'Amou-Daria et sa garnison. — Le train d'inauguration. — Izbas russes. — Le pont provisoire sur l'Amou-Daria. — L'incendie! — Un pont démontable. Le pont des Moujicks. — Sept jours de Saint-Pétersbourg à Samarkand. — Un sultan Kirghise. — Dans le khanat de Bokhara. Destakan du bey de Farach. — Le prix de la terre. — A Bokara station. Venue du général Annenkow. Nouveau destakan. — Dîner dans le wagon du général. — L'avenir. — La dernière nuit. — Kattv-Kourgan. — Au sujet des invitations. — L'accroc de la dernière minute. — « Splendid! » — Arrivée à Samarkand.

Xénophon nous a raconté les cris de joie des Dix Mille quand ils aperçurent enfin la mer: « Thalassa! Thalassa! La mer! La mer! » A notre tour nous oublions sur les

bords de l'Amou-Daria, le grand fleuve de l'Asie centrale, l'Oxus des anciens qui coule ici large de plus de quatre kilomètres, nos fatigues de ces derniers jours, les quarante degrés de chaleur, la moitié du voyage fait dans des wagons à marchandises, certaines légèretés commises à notre égard, dont la responsabilité appartient toute entière à M. le général Bazow, directeur de l'exploitation (exploitation qui lui a été retirée depuis) du chemin de fer jusqu'à Tchardjoui, où commence seulement la direction du général Annenkow.

A notre arrivée à Tchardjoui, le vendredi 25 au soir, un excellent dîner nous réunissait dans la maison du général, retenu par la pose de la voie à Samarkand. Le chef de sa chancellerie M. Ivanowski et la princesse Galitzin, sa nièce, en firent les honneurs. De nombreux toasts furent portés par tout le monde : n'oublions pas que nous sommes en Russie. Puis chacun, très fatigué, alla se coucher de bonne heure.

Au point du jour je retourne voir l'Amou-Daria. Le fleuve, si large qu'on en distingue à peine le bord opposé, ressemble au Nil, moins les palmiers et les crocodiles. Il coule comme lui une eau chargée de limon, mais très bonne à boire. A gauche, le pont de bois, chef-d'œuvre de hardiesse, s'avance dans les eaux. A mesure qu'il s'éloigne la perspective le rend de moins en moins visible jusqu'au moment où il devient une ligne noire et s'efface dans le lointain avant d'arriver au bord opposé. On éprouve alors un sentiment sincère d'admiration pour ce simple et grand travail dont les difficultés étaient immenses. Il fallait en effet compter avec l'Oxus dont la profondeur varie constamment et dont le lit se déplace d'une manière incessante. Le pont a plus de quatre kilomètres de longueur.

C'est du commencement de l'année 1887, après l'inauguration de la station du chemin de fer de Tchardjoui et l'arrivée dans cette ville du troisième bataillon de ligne du Turkestan, que date seulement l'occupation définitive de ce point important par les Russes. Depuis ce jour la

vie locale est entrée dans une phase nouvelle et les conditions d'existence des indigènes se sont modifiées profondément.

A huit verstes de Tchardjoui, la ville sarte sur les bords de l'Amou-Daria, s'est formée, dans le voisinage des cantonnements russes, une petite ville commerciale européenne qui possède déjà un bazar de vingt-quatre boutiques appartenant à des négociants russes ou bokhares. On y trouve une boulangerie, un débit de kwass, etc. Une église provisoire a été installée; on y a célébré les offices pendant le carême. Pour les fêtes de la Pâque un prêtre est venu de Samarkand. Des relations tout à fait cordiales se sont établies à Amou-Daria entre les russes et les indigènes. Il n'y a eu jusqu'à présent aucune querelle, aucun conflit entre soldats et Sartes. Les indigènes, méfiants de nature, se rassurent en voyant le juste souci de leurs intérêts pris sincèrement par les Russes. Grâce au concours du bey de Tchardjoui, les fonctionnaires russes ont pu louer à des prix modérés plusieurs maisons indigènes où ont été installés les ateliers militaires et les musiciens du bataillon. Un champ de tir a été établi. Le club des officiers, voisin de la maison que nous habitons, est organisé dans une grande salle bien ornée où ont lieu chaque semaine de petits bals pendant l'hiver.

Les Russes ne perdent aucune occasion d'être agréables au beg. Jusqu'à l'achèvement du pont sur l'Amou-Daria, une compagnie de pilotes de la marine faisait le service de passeurs. L'officier qui les commandait construisit pour le beg, sur l'ordre du général Annenkow des embarcations nouvelles, du modèle russe, pouvant transporter une cargaison bien plus considérable que celle des bachots bokhares et garantissant la cargaison contre toute atteinte de l'eau. Les marchands furent très contents d'une innovation qui leur épargnait des pertes considérables.

A la fin d'avril 1887, le 17e bataillon de ligne du Turkes-

tan et la 4e brigade d'artillerie quittèrent Tchardjoui pour se rendre à Kerki. En même temps une sotnia de Cosaques d'Astrakan arrivait par le chemin de fer. Le beg lui-même, en grand costume de cérémonie, vint souhaiter la bienvenue aux Cosaques et dire adieu aux canonniers. Il offrit à tous un *destakan* superbe.

Comme la batterie devait passer dans le voisinage de Bokhara, tous les officiers furent invités à faire visite à l'émir.

Après un bain délicieux, je monte dans une des voitures de place qui font le service à Tchardjoui. « Vodza ! à la gare. » On a travaillé toute la nuit. La voie présente un air de fête. Le train qui doit nous emmener est pavoisé. La locomotive, ornée et garnie de buissons de feuillages, porte sur ses côtés deux grands cartouches où on lit en lettres d'or : « Lieutenant général Annenkow — Lieutenant général aide de camp Rosenbach ! » Des drapeaux pavoisent chaque wagon. Les couleurs impériales : blanc, jaune et noir s'unissent aux drapeaux du commerce : blanc, bleu et rouge, qui sont les anciennes couleurs de la république de Nijni-Novgorod. Après la locomotive et le tonneau de pétrole placé sur une plate-forme, quelques wagons ordinaires ont été accrochés. Une large porte au milieu et deux fenêtres carrées de chaque côté donnent l'accès et l'air. A l'intérieur ont été placées des banquettes et les fourgons ont été peints en blanc pour la circonstance. Pavoisées de drapeaux nombreux sont aussi les voitures ou mieux les maisons qui vont nous emmener. Notre voyage va s'achever dans des *izbas*.

Connaissez-vous l'izba russe ? C'est un petit chalet en bois rond du Nord, découpé et ouvragé : rez-de-chaussée avec une porte et deux fenêtres très artistiques de forme et de ton. L'izba est peint en bleu pâle, mais la porte et les deux fenêtres sont surmontées chacune d'auvents pointus, rechampis d'un bleu plus vif avec les épaisseurs de bois peintes en vermillon. Ces auvents curieusement ouvragés et les appliques en bois blanc découpé, peintes

en bleu vif, qui festonnent autour de la porte et des fenêtres, produisent un très pittoresque effet plein de gaieté et de couleur.

N'ayant pas encore reçu les wagons de sa ligne, notre général les a remplacés par les izbas qu'il a fait venir de Russie, futures maisons des gardiens de la ligne. Il les a mises ingénieusement sur trucs et elles serviront de voitures au premier train qui entrera à Samarkand.

Notre train se compose de huit izbas et de deux voitures-buffets, très rudimentaires mais bien commodes. C'est un plancher sur lequel ont été élevés des tables et des bancs en bois. Des montants supportent le plafond.

Les quatre côtés sont ouverts et laissent voir le paysage. Des toiles à larges rayures blanches et bleues, d'un ton clair, inclinées et solidement attachées abritent du soleil. C'est tout à fait la petite guinguette de foire où le peuple va se rafraîchir. Nous sommes le peuple.... Les boissons froides se succèdent : thé, soda, nâlifka, vin blanc de Samarkand, glaces à la vanille, au café, etc. — Nous buvons frais par trente-cinq degrés de chaleur tandis que le pays se déroule devant nous avec une vitesse de cinquante verstes à l'heure.

Le train part exactement à dix heures et s'engage sur le pont jeté sur le grand fleuve.

Le pont provisoire du chemin de fer transcaspien sur l'Amou-Daria est une œuvre remarqnable, si l'on considère qu'il a fallu de très loin et à grands frais tirer tous les bois nécessaires à sa construction. Le lit du fleuve est ici très large. Sur les deux rives s'étendent des prairies. Après les prairies c'est le désert. Au milieu des eaux, des bancs de sable et des îles de limon apparaissent tour à tour et disparaissent au gré du courant. Quand au lit même du fleuve il se compose d'une couche de limon et de sable reposant sur un banc compact d'argile dans lequel ou a fait pénétrer les pilotis nécessaires à la construction du pont. Ces pilotis sout au nombre de trois mille trois cent trente. Réunis cinq par cinq et reliés par des pièces horizontales

et obliques ils forment les piles de pont. Ce dernier se compose de quatre parties non solidaires, afin de limiter les dégâts que peuvent occasionner la violence des courants ou l'amoncellement des glaces : pont hardi, mais fragile en somme.

Ce pont de bois a une longueur totale de deux mille soixante-quinze mètres. Au centre est une partie mobile sur barques qui permet la navigation. A droite et à gauche des rails on a ménagé pour les piétons des trottoirs où ne peuvent passer ni les voitures ni les animaux de bât. Le niveau des rails dépasse de dix mètres soixante-dix centimètres celui des basses eaux. Depuis son inauguration qui a eu lieu le 6/18 janvier dernier, le pont a été traversé chaque jour pendant tout le temps qu'a duré la construction du chemin de fer, par deux ou trois trains chargés de rails et de traverses. Il a donc fait ses preuves de résistance. Il a été établi en six mois sur les plans de l'ingénieur Balenski et a coûté trois cent cinquante mille roubles. Construit pour les nécessités du moment, la sagesse impose de le remplacer par une construction plus durable. L'intention du général Annenkow est de remplacer par un pont en acier ce pont en bois aussitôt qu'il aura à sa disposition les fonds nécessaires.

Six postes d'incendie munis de leurs pompes toujours sous pression veillent nuit et jour à la sécurité du pont.

L'incendie ! Voilà le redoutable danger qui menace en tout temps ce vaste tablier en charpente sur lequel roulent des trains chargés de cuves à pétrole, remorqués par des machines qui elles-mêmes sont chauffées au pétrole. Ce danger est encore accru par les bateaux chargés de naphte qui sillonnent le fleuve. La plus légère imprudence, un accident, une main criminelle peuvent jeter une étincelle dans cette forêt de bois qui sera dévorée par les flammes. En un instant les communications avec l'Inde sont supprimées et il faudra plus de six mois pour les rétablir.

C'est là, il faut en convenir, une grave et terrible éven-

tualité que la Russie peut conjurer en remplaçant le pont en bois par un pont en fer.

Mais, dira-t-on, comment établir un viaduc tout en métal de quatre kilomètres de longueur sur l'Amou-Daria, à mille lieues de tout centre industriel ? Comment transporter, assembler et river en plein désert des arches énormes, des caissons de piles et tant de pièces compliquées dont le poids total dépassera dix millions de kilogrammes ?.... Il faudra des années et plus de vingt millions de roubles pour faire un travail aussi long, dans des conditions aussi onéreuses....

Il existe pourtant un moyen aisé de résoudre ce difficile problème. Ce serait d'appliquer au chemin de fer Transcaspien le système nouveau de charpentes mobilisables en acier dont l'invention est due à un officier de notre armée, M. le commandant du génie Henry (1).

Avec ce procédé, qui constitue une véritable révolution dans l'art des constructions, les obstacles disparaissent et tout se simplifie. D'après un projet que l'inventeur lui-même a indiqué, les Russes pourront franchir dans des conditions de rapidité et d'économie tout à fait inattendues les marais et le fleuve de l'Amou-Daria sur un viaduc mobilisable composé de travées indépendantes en acier de trente à cinquante mètres de portée, simplement posées sur des piles divisibles à étages fondées sur pieux à vis.

Piles et travées sont formées de grandes mailles triangulaires rigides obtenues par l'assemblage de pièces en acier d'un petit volume, très portatives, de six modèles distincts.

Les assemblages et le montage de tout ce système sont tellement faciles qu'ils peuvent être opérés par de simples moujicks sans le concours d'ouvriers d'art.

---

(1) Voir dans *la Revue du Génie militaire de 1887* la description du système de ponts et viaducs mobilisables de M. le commandant R. Henry de l'armée française — et aussi dans l'*Encyclopédie industrielle* de Lami — article « Ponts ».

Les travées indépendantes assemblées et montées toutes en même temps sur des radeaux ou sur des estacades flottantes seront hissées et placées sur leurs piles avec des bigues manœuvrées à bras d'hommes.

Dans ces conditions, le matériel portatif étant apporté et engerbé sur le rivage, il suffira de six cents tekkès n'ayant jamais vu d'ouvrage d'art, dirigés par des officiers du génie russe pour assembler, monter et mettre en place en vingt jours environ le viaduc de trois mille mètres de l'Amou-Daria.

Les quatre mille tonnes d'éléments portatifs en acier pourraient être aisément amenés en quelques jours au bord du fleuve à l'aide de vingt-cinq trains transcaspiens.

Ce grand ouvrage, jouissant de la double propriété d'être incombustible et démontable, offrirait toute sécurité comme durée et résistance. Il pourrait même, chose merveilleuse, être démonté en grande partie en vingt-quatre heures par les Russes, de manière à interrompre complètement le passage à l'ennemi en cas d'hostilités.

Ne voyez-vous pas d'ici ces centaines de moujicks, suspendus dans l'air, comme les Djinns des fables orientales, tressant avec une rapidité fantastique les mailles de ce robuste filet d'acier bien pacifique qui réunira Moscou à Samarkand. N'est-ce pas là une conception grandiose bien digne de séduire le génie audacieux et persévérant d'un empereur, petit-fils de Pierre-le-Grand?

Le pont d'acier des Moujicks sera le couronnement de l'œuvre gigantesque accomplie par le général Annenkow.

A présent que le chemin de fer Transcaspien est achevé jusqu'à Samarkand, il faut pour aller de Saint-Pétersbourg à Samarkand sept jours et trois heures; cinq jours de Saint-Pétersbourg à Ouzoun-Ada par Tiflis et Bakou, et deux jours trois heures pour aller d'Ouzoun-Ada à Samarkand.

Mais, revenons au train :

Dans le wagon-buffet, près de nous, se tient, modeste et pauvrement vêtu, un personnage de race jaune, portant sur la poitrine la croix de Saint-Wladimir.

— C'est un rude homme, je vais vous le présenter, me dit M. Sabourow.

— Il ne parle pas français ?

— Non ; mais c'est un Kirghiz très instruit; il connaît et il aime les Français.

Aussitôt, l'ingénieur me nomme et décline ma nationalité. Le Kirghiz met la main sur son cœur et me la tend en s'inclinant. Je la serre chaleureusement, demandant à l'aimable M. Sabourow l'histoire de ce Kirghiz et de sa croix.

Je vais vous la raconter avec d'autant plus de plaisir que je ne crois pas qu'elle ait jamais été écrite exactement. Le sultan Araslanof (car c'est un sultan que vous avez devant vous) a, tel que vous le voyez, été ministre du khan de Khiva et se battit longtemps contre les Russes. Sa tête fut mise à prix.

Quelque temps avant la campagne de Skobelew contre les Tekkés, le sultan Kirghise qui avait dû fuir de Khiva après un méfait quelconque, vint trouver le général russe et lui dit:

— Je t'apporte mes services.... Tu peux me faire tuer. Choisis !

Skobelew préféra pardonner à ce vaillant soldat, qui mérita la croix par ses services et son courage dans l'assaut de Géok-Tépé.

Nous traversons des champs qui appartiennent à un riche marchand russe, M. Mazov et nous arrivons à la station de Farach, entourée d'un joli parc dessiné à l'anglaise.

Nous sommes dans le khanat de Bokhara. Le beg de Farach vient accompagné de son amalekdar (secrétaire), que l'émir envoie nous féliciter. Il nous offre le *Destakan*. C'est la diffah de l'Asie centrale, composée de sucreries, d'amandes, de pistaches, de fruits, d'œufs, de poulets, etc., le tout arrosé d'un thé très parfumé. Le khélat (robe) de cérémonie du beg mérite une mention particulière. Il est à fond rouge et jaune, semé sur les épaules dans le dos,

sur la poitrine et sur le ventre d'ornements ronds, imprimés sur l'étoffe en soie: véritables cibles, cercles concentriques de quarante centimètres de diamètre environ, bleus, blancs, rouges et dont le but (le centre) est jaune.... Ce vêtement aurait un grand succès de bal costumé.

Le pays que nous traversons est très bien cultivé, avec beaucoup de grands arbres. Un des collaborateurs du général, M. Sabourow, détaché du ministère des finances, m'apprend que la terre est, à Bokhara, d'un prix très élevé, plus élevé qu'en aucune partie de la Russie. Le chemin de fer a acheté ici les terrains sur la base de mille francs la dessiatine (un peu plus d'un hectare).

Le voyage se poursuit avec un intérêt toujours nouveau. Par malheur la chaleur est accablante. Le thermomètre a varié entre trente-trois, trente-huit et même trente-neuf degrés centigrades à l'ombre — au milieu des sables. Mais la chaleur diminue. Le terrain s'élève. En approchant de Bokhara nous sommes déjà à trois cents mètres d'altitude. Les indigènes que nous rencontrons: sortes de Sélénites, avec leurs petits yeux bridés, leur coiffure monstrueuse en peau d'agneau et presque nus, regardent d'un air ahuri passer notre train lancé à toute vitesse comme un bolide à travers l'espace.

A la station de Bokhara, à huit verstes de la ville orientale dont les minarets se distinguent dans la campagne, une agréable surprise nous attendait. Le général Annenkow, venu au-devant de nous, nous offre un destakan superbe. Il se passe alors une scène charmante. Après avoir embrassé avec émotion ses filles qu'il n'a pas vues depuis plusieurs années, il remercie ses invités d'être venus. A notre tour nous tâchons d'exprimer au général notre sympathie pour sa patrie et aussi notre admiration pour lui-même et pour sa grande œuvre. Le colonel Niox, qui parle en notre nom, trouve pour répondre au général des accents sincèrement émus, exprimés en termes élevés et accueillis par d'unanimes applaudissements.

Nous remontons en chemin de fer. Encore une nuit.

C'est la dernière, heureusement, car nous avons hâte d'arriver. Si mon illustre ami Ferdinand de Lesseps voyageait avec nous, il serait lui-même fatigué : je ne peux pas en dire davantage.

La chaleur est plus tolérable. Le terrain s'élève. Samarkand est à près de mille mètres d'altitude, sur un des premiers paliers du Pamir, le grand massif montagneux réputé infranchissable que nos compatriotes, MM. Bonvalot, Capus et Pépin, ont courageusement traversé l'année dernière.

En ce moment nous sommes, à vol d'oiseau, un tiers plus près de Calcutta que de Paris.

Le général, qui a amené avec lui son wagon et l'a accroché à notre train, nous offre un excellent dîner. La conversation, des plus intéressantes, roule toute entière sur le chemin de fer, ses conséquences et son avenir. Le général Annenkow, comme tous les hommes de génie, voit haut et loin. Il écarte de son esprit l'idée d'un conflit possible entre la Russie et l'Angleterre en Asie. Son idée est autre. Il voudrait une alliance franco-anglo-russe, loyalement acceptée de part et d'autre, qui dicterait la paix au monde. Cette idée n'est pas nouvelle. Le général nous la développe avec une rare éloquence en la motivant fortement. Mais, hélas ! est-elle réalisable ? Il faudrait compter avec les chancelleries, et Dieu sait si jamais elles ont arrangé les affaires, demandez plutôt à notre compatriote de Lesseps !

Justement le général nous demande de boire à la santé du « Grand Français ! » Nous y consentons de grand cœur. Je bois à mon tour à l'avenir de ces deux grandes œuvres qui se complètent l'une par l'autre : au canal de Suez et au chemin de fer Transcaspien, en unissant les noms de leurs illustres auteurs : Ferdinand de Lesseps et Michel Annenkow.

Nous sommes arrivés au commencement du dernier tronçon du Transcaspien : à la station de Katty-Kourgan éloignée de Samarkand de cent cinquante verstes et qui a

été inaugurée le dimanche des Rameaux de cette année.

Ici, de nouveau, nous rentrons en territoire russe, dans le gouvernement militaire du Turkestan.

Katty-Kourgan est la première station du territoire russe au delà du Bokhara. Ce territoire a été annexé après la victoire du général Kauffmann, près de Sira-Boulakh, au mois de mai 1868. Depuis vingt ans, Katty-Kourgan s'est transformé en une jolie petite ville, rappelant par la juxtaposition de ses constructions de style asiatique et européen, par des jardins mignons et par ses casernes, les postes militaires du Caucase, comme Yvedéno, Khassaw-Yourt, etc. Le point extrême de la frontière russe, qui passe à sept verstes de Katty-Kourgan, est Sira-Boulakh (Source fraîche). Ce ne sont que les ruines de l'ancienne forteresse sous forme de carré en terre glaise prise d'assaut en 1868 par les troupes russes. Une pyramide en briques s'élève sur le tumulus des soldats.

Les préparatifs de l'ouverture de la station de Katty-Kourgan donnèrent en avril 1888 du mal aux ouvriers. Il fallut réparer une digue sur la frontière, considérablement endommagée le 21 mars par une tempête. En outre, on a dû régulariser le courant d'un grand canal d'irrigation (*aryk*), le Nar Paï, que l'on peut considérer à juste titre comme un fleuve. « Le jour de l'inauguration, le temps était splendide. Dès le matin, le bataillon local et le 8e bataillon des tirailleurs du Turkestan étaient rangés en parade à la gare, où se trouvaient également toutes les autorités locales et le gouverneur militaire de Samarkand. Le train arriva à la gare avec le bataillon des chemins de fer, installé sur cinq plate-formes. Le général Annenkow, le colonel Andréiew et les invités occupaient le premier wagon. Après une revue, une collation fut servie aux troupes. Les officiers supérieurs, les hauts fonctionnaires et les invités se rendirent à cheval, à travers la ville, chez le colonel Voïtsikhovitch, chef militaire, où un grand banquet fut servi dans un magnifique jardin. »

La soirée passe rapidement en bonnes causeries. Les circonstances particulières où nous nous trouvons font plus pour amener la confiance de part et d'autre que des relations prolongées dans la vie ordinaire.

Les hasards de la conversation amènent un point délicat et fort intéressant.

Pourquoi le gouvernement impérial russe n'a-t-il pas donné à l'inauguration un caractère officiel? Pourquoi le général Annenkow a-t-il invité en son nom particulier? A qui ont été faites les invitations? Autant de questions auxquelles un fonctionnaire russe qui voyage avec nous, arrivant tout droit de Saint-Pétersbourg pour assister à l'inauguration, veut bien répondre. Il me raconte son entretien avec le ministre de la guerre, le général Wanowsky. « C'est afin d'empêcher toute interprétation fâcheuse et ne pas enlever à une œuvre de paix son véritable caractère que le gouvernement impérial n'a pas fait davantage.

« Nous avons voulu éviter tout prétexte de mécontentement à Londres et à Berlin. L'empereur est si bien disposé en faveur d'Annenkow qu'il avait le désir de venir voir le chemin de fer au mois d'octobre prochain après son voyage au Caucase, à présent irrévocablement décidé. Sa Majesté a renoncé à venir pour le moment en Asie sur les sages observations du ministre des finances. M. Wichnegradsky a fait ressortir les frais énormes qu'entraînera pour la Russie le voyage, si l'on veut qu'il soit digne du Tzar. Les Asiatiques de leur côté déploiraient à cette occasion un faste ruineux. — Annenkow a été autorisé à faire des invitations en son nom personnel. La liste a été soumise au général gouverneur du Turkestan, l'aide de camp général de l'empereur, de Rosenbach, et approuvée à Saint-Pétersbourg.

« Un savant étranger, Arminius Vambéry, le faux derviche, qui a voyagé il y a vingt ans en Asie centrale, aujourd'hui président de la Société de géographie de Pesth, désirait vivement être invité. Car vous savez que pour en-

trer en Asie centrale il faut à tout étranger une autorisation spéciale délivrée par le ministre de la guerre à Saint-Pétersbourg. Il fit faire en ce sens des ouvertures. Mais Vambéry a pris depuis dix ans dans tous ses livres, dans ses conférences, une attitude si nettement hostile à la Russie, lui prêtant les projets les plus odieux, que sa présence parmi nous était impossible, bien qu'il ait modifié singulièrement ses idées dans un travail récent publié dans une revue anglaise, où il est plus juste à notre égard. Vous ne voyez ici ni Anglais, ni Allemands. Nos seuls invités sont des Français. Sans exagérer l'importance de ce fait, il est une preuve nouvelle de notre véritable et profonde sympathie pour la France.

« Pour tout résumer en un mot, Annenkow a déployé jusqu'à la dernière minute une activité fabuleuse. Les Anglais n'ont pas encore amené leur chemin de fer au delà de Kandahar malgre les sommes énormes qu'ils ont dépensées dans la vallée de Pichin (Béloutchistan). Ce sont beaucoup de frais pour rien. Personne ne songe à aller les chercher aux Indes ! »

Telles furent exactement transcrites, les paroles de mon éminent interlocuteur.

Vers neuf heures du matin le train s'arrête à dix verstes de Samarkand pour les derniers préparatifs et l'organisation des trois convois qui doivent entrer à cinq minutes d'intervalle dans la gare de Samarkand. Pendant que les trains manœuvrent, le général nous prévient que nous avons une heure devant nous pour revêtir nos uniformes ou mettre nos habits de cérémonie.

L'excellente musique du 1er bataillon des chemins de fer, que M. l'ingénieur en chef Boudnew vient d'amener avec lui, descend des wagons et joue des morceaux variés de son répertoire. Les airs joyeux de *Madame Angot*, une fantaisie sur *Carmen*, l'ouverture de *Si j'étais Roi!* toute de circonstance dans ce pays des *Mille et une Nuits*.

Pendant ce temps l'ingénieur en chef vient rendre

compte au général que tout va bien. On est prêt sur toute la ligne : l'accroc de la dernière minute ne s'est pas produit.

Voilà ce que vient nous apprendre, très gai et très ému à la fois, le général en nous présentant M. Boudnew. Nous les félicitons vivement tous deux.

— Oh! nous avons eu de la chance, dit le général.

— Avouez que vous l'avez aidée un peu!

Le général sourit et nous raconte que l'année dernière il a reçu à Tchardjoui, au mois d'octobre, la visite d'un officier distingué de l'armée de la reine d'Angleterre, M. le colonel Le Masurier. Les travaux du pont de l'Amou-Daria commençaient alors. Ils avançaient lentement; les ouvriers se trouvant aux prises avec des difficultés de toutes sortes.

— Quand pensez-vous avoir terminé le pont, demanda le colonel anglais au général?

— Avant le 5 janvier prochain.

— Mais c'est impossible. Il vous faut au moins six mois encore....

— Je suis *sûr* d'être prêt à la date que j'ai dite, répliqua le général.

L'inauguration eut lieu 1er janvier dernier. — Le général reçut plus tard la carte du colonel Masurier avec ce simple mot « Splendid ».

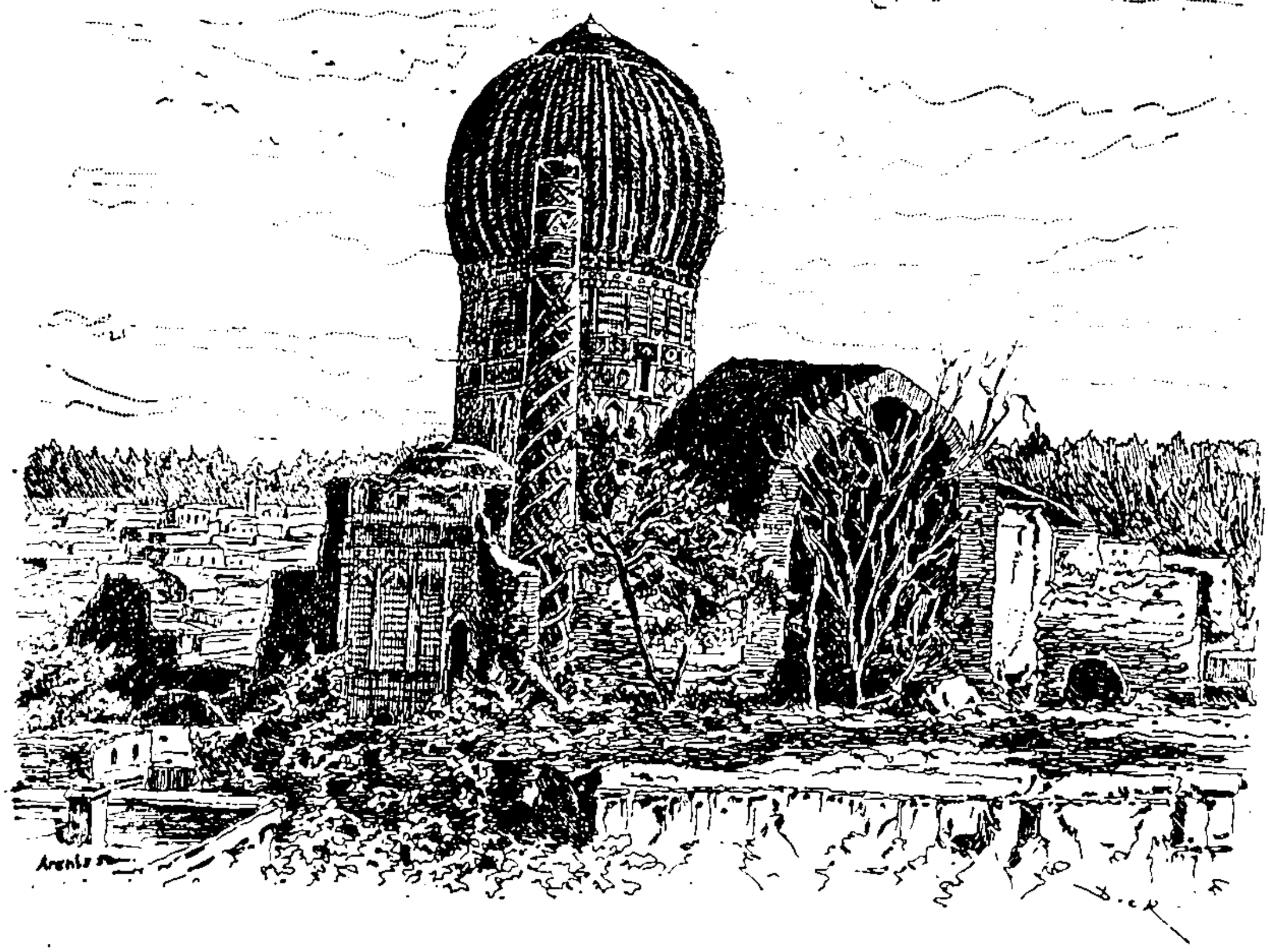
Nous sommes prêts. Avant de donner le signal du départ le général nous invite à passer la revue de son bataillon des chemins de fer, qui est aligné sur deux rangs dans vingt-cinq wagons plats (trucs) sur lesquels il fera tout à l'heure son entrée dans la ville. Rien d'original comme cette revue passée par des piétons à des gens en voiture. Ces hommes, qui viennent de travailler depuis six mois d'un labeur obstiné en plein désert, qui ont la peau tannée comme un vieux cuir, ont tous l'air bien portants. Ce sont de magnifiques soldats. Le colonel Andréiew, qui les commande, et un des plus beaux types d'officiers que j'ai vus de ma vie. Agé de trente-huit ans, haut de six pieds,

blond avec une forte moustache, les yeux très bleus, il a l'allure et la crânerie de démarche d'un officier français. Sur sa poitrine brille la croix de la Légion d'honneur. Il a amené son bataillon de Tchardjeui à Samarkand par étapes, en faisant le chemin de fer (mille kilomètres), en moins de six mois.

Mais un coup de trompette a retenti. Les préparatifs sont terminés. Chacun reprend sa place. Les trois trains échelonnés l'un derrière l'autre sur la voie s'ébranlent tour à tour. Le premier est celui des soldats alignés sur leurs plate-formes, la musique en avant. Le second train se compose d'une seule voiture : le général Annekow, le prince Hilkow, l'ingénieur en chef Boudnew, le colonel Niox, le commandant Bailloud, M. d'Orval, M. de Constantin et moi. La princesse Galitzin et les demoiselles Annenkow sont dans le salon du général. Dans le dernier train, composé de huit voitures, sont les collaborateurs, fonctionnaires et invités russes.

A ce moment le canon tonne cent une fois; la musique joue l'hymne impérial russe. Et par cette magnifique matinée de printemps, tempérée par une fraîche brise, le drapeau impérial blanc, jaune et noir avec l'aigle à deux têtes aux ailes déployées, fait dans Samarkand son entrée triomphale, enveloppé d'un panache de vapeur, conquête de la science moderne. Une locomotive russe pénètre dans la vieille Asie, berceau des peuples; dans la mystérieuse Samarkand des contes arabes et des chroniques orientales.

Ceci a eu lieu le 15/27 mai 1888, sixième date anniversaire du couronnement de Sa Majesté Alexandre III, tzar de toutes les Russies, empereur d'Asie. Le gouverneur général du Turkestan, aide de camp de l'empereur, qui représentera ce souverain, est venu exprès de Tachkend pour présider aux fêtes. Tout à l'heure il va nous souhaiter la bienvenue.



Le tombeau de Tamerlan à Samarkand.

CHAPITRE XVIII

SAMARKAND

L'inauguration à la gare. — Le service divin. Chez le général gouverneur.

« Samarkand !... Tout le monde descend... ». — Comme à Longchamps. — Estrade officielle. Toilettes et costumes. — Le général gouverneur, aide de camp général Rosenbach. — Un diplomate anglais ?... M. Tcharikow, résident politique à Bokhara. Le service divin. Bénédiction. — Défilé. Les chiens des régiments. Les drapeaux russes. Visite de politesse. — L'armée russe. Son esprit. Les idées religieuse et de patrie se confondent. Au camp de Moscou. Réaction nationale contre les Allemands. L'empereur d'Allemagne et ses « sujets russes ». Rivalité des deux empires. Guerre inévitable. « Et vous aussi ! » — Un Djiguite. — La route des deux Samarkand. — M. Kounitzky, président du tribunal. — Le régime civil introduit dans le Turkestan russe. — Hospitalité donnée

aux invités français. — Une chambre d'été. — Au palais du gouverneur. La dépêche officielle. — Déjeûner dans le parc. — Les Américains et les banquets. — L'uniforme militaire interdit à nos diplomates. — Effets déplorables. Les toasts. — M. de Siméonow et les invités français. — Réponse de M. le colonel Niox. — Sympathies russes. — Une bonne journée pour la France.

— Samarkand!... Tout le monde descend....

Nous descendons....

Être en route depuis dix-sept jours et dix-sept nuits presque sans arrêts; avoir traversé toute l'Europe; une partie de l'Asie; « les mers et les déserts », comme on dit dans la *Fille de Madame Angot* et retomber tout à coup à pieds joints, au sortir des pays les plus sauvages, les plus mornes, les plus désolés, les plus farouches du globe, en pleine civilisation et la plus raffinée : voilà ce qui vient de nous arriver à Samarkand....

En descendant du train, après avoir monté cinq ou six marches, nous nous sommes trouvés soudain dans une tribune ornée comme pour une revue de Longchamps, avec épais tapis, fauteuils dorés, rideaux de velours rouge, trophées de drapeaux etc..., au milieu d'uniformes chamarrés, d'habits brodés, de jolies femmes en toilettes élégantes. Tout ce monde parle français.... Je retrouve la France et l'Europe au terminus du chemin de fer Transcaspien. A moins que je n'aie été ramené sans y prendre garde sur le tapis du *Calender* des *Mille et une Nuits* au point initial de mon voyage.

Jetons un regard autour de nous pour voir si le spectacle en vaut la peine....

Dans l'instant de brouhaha et d'émotion qui a suivi l'arrêt du train voici le souvenir un peu confus que j'ai conservé.

Le canon tonne, il est onze heures du matin. Le soleil d'Asie, — une vieille connaissance déjà, — darde ses chauds rayons sur nos têtes. Les quelques pas que nous avons faits pour venir jusqu'à l'estrade ont soulevé une

abondante poussière. Nos chaussures, nos uniformes ou nos habits sont à l'ordonnance russe : tout blancs. Une foule immense d'Asiates, aux robes de mille couleurs, à pied, à cheval, maintenue par des soldats, entoure la voie et les bâtiments de la gare.

A vingt mètres environ vis-à-vis le dernier rail posé sur l'alignement du quai futur d'arrivée, la longue tribune où nous sommes, couverte de toile blanche et bleue, surélevée du sol de quatre-vingts centimètres, abrite les spectateurs privilégiés. Ouverte en avant pour permettre de bien voir la cérémonie, la tribune est fermée en arrière. Trois portières de velours à crépines et à glands d'or donnent accès au milieu et sur les côtés. Le sol est couvert d'épais tapis du Turkestan. Des fauteuils et des chaises dorés sont disposés pour recevoir les autorités militaires et civiles du gouvernement général du Turkestan, de la province Transcaspienne, du Caucase, et leurs familles, ainsi que les invités étrangers.

Avant que la cérémonie commence et tandis que les troupes se massent dans l'espace vide situé en avant, montons sur l'estrade et voyons la composition du public qui emplit la tente. Le coup d'œil est curieux. Au milieu, nous apercevons d'abord, assises aux premiers rangs, toute une réunion : environ une trentaine de femmes élégantes abritées par de coquettes ombrelles. Ces dames sont pour la plupart jeunes (il faut l'être pour oser entreprendre un pareil voyage) beaucoup sont agréables; quelques-unes jolies. Toutes parlent français. Seraient-ce des compatriotes qui nous ont précédés et sont venues porter ici la grâce et le bon goût dont nos parisiennes sont si fières?.... Un voisin obligeant me montre Mme Rosenbach, femme de l'aide de camp général de l'Empereur, général gouverneur du Turkestan représentant de cérémonie de S. M. l'Empereur aux fêtes de Samarkand et ses filles, venues tout exprès de Tachkend. Les autres dames sont les femmes et les filles des généraux, des officiers et hauts fonctionnaires des deux provinces qui sont venues

orner de leur gracieuse présence l'inauguration à Samarkand du chemin de fer Transcaspien.

N'en déplaise à mon amour-propre national, toutes ces dames sont russes. Il n'y a pas une française. Parmi les femmes de plusieurs employés du chemin de fer Transcaspien, il en est de fort jolies. La journée d'aujourd'hui et les fêtes de Samarkand seront pour ces dames un temps béni. Mais ensuite, quand il faudra retourner au désert dans les petites stations de la ligne, le contraste ne sera-t-il pas un peu cruel ? La vie est faite de regrets....

Quelqu'un me donne un renseignement. Je me refuse à le croire exact tant il est invraisemblable.... Le général Bazow, sous la direction duquel est placé, on s'en souvient, une partie de la ligne aurait refusé — alléguant les nécessités du service — à des officiers sous ses ordres la permission de se rendre à Samarkand avec leurs familles, même pour deux jours.

Deux toilettes en passant : celles de Mme Rosenbach et de Mme Prielew, sa sœur : vraies toilettes de printemps. La première, corsage et robe de dentelles blanches sous un dessous mauve, avec une large ceinture mauve ; chapeau forme capote garni de fleurs. Mme Prielew porte une toilette de soie rose recouverte de dentelles et de nœuds écrus. Son chapeau est de même forme que celui de sa sœur et recouvert de broderies d'or.

Debout derrière ces dames sont les sept ambassadeurs de l'émir de Bokhara, richement vêtus de khélats (robes) de cérémonie. Deux costumes croqués en hâte : la coiffure est un énorme turban de mousseline blanche ornée de broderie d'or. Ce turban (si celui qui le porte n'est pas coiffé d'une épaisse calotte intérieure) fait au moins cinquante fois le tour de la tête du haut fonctionnaire bokhare. Il a comme vêtement une ample robe de velours frappé cramoisi, avec de larges plumes d'argent en relief de la grandeur de la main, mêlées de fruits d'or et de rosaces concentriques renfermant des dessins géométriques. Il est chaussé de bottes rouges.

Le propriétaire de ce magnifique costume le porte avec dignité et noblesse. C'est un homme jeune encore, au teint pâle et mat, aux yeux bruns enfoncés dans leur orbite, avec un air doux et triste, au maintien réservé. Il est le beg de Tchardjoui, la dernière province frontière du khanat de Bokhara. L'autre costume, celui du ministre des finances.

Son khélat en velours grenat, d'un ton très chaud à l'œil est moins chargé d'or que celui du beg. Mais les ornements sont de plus grandes dimensions. Ce sont des ronds palmés or et argent en relief, formant des dentelures et semés à profusion sur la robe. J'ai su plus tard par le résident russe à Bokhara que les finances de la principauté sont dans un état très prospère.

On le croit aisément en voyant la face réjouie de ce gros homme à l'œil perçant et fin surmontée de gros sourcils blancs ; à la barbe blanche et rase. Il se tourne de tous côtés l'air souriant, heureux de manifester publiquement sa joie et sa satisfaction.

Tout autour, à côté des habits noirs couverts de plaques, les uniformes civils et militaires aux formes et aux couleurs les plus variées, depuis la tcherkesse cosaque et au kaftan russe jusqu'aux habits à la française et aux tuniques droites se mêlent entre eux.

Juste devant moi se trouve un fonctionnaire civil en tunique noire à collet rouge, surmonté d'un large galon d'or arrondi, comme en portent les officiers principaux d'administration en France. Il a une épée au côté.

Une poussée d'arrière nous jette, mon compagnon et moi, sur le rang qui est devant nous.... Le fonctionnaire se retourne d'un air mécontent et reçoit aussitôt mes excuses pour ma poussée involontaire. Je vois alors un homme jeune, aux yeux bleus, au regard franc et vif, au visage clair, encadré d'une barbe blonde, qui à son tour s'excuse en exellent français, puis se remet face en avant.

Qui est ce monsieur?

Je questionne mon aimable voisin Karazine. Il ne

connaît pas le nom de mon interlocuteur. Mais à son uniforme il croit reconnaître un fonctionnaire du ministère de la justice.

L'instant est venu pour le cortège de prendre place. Le général gouverneur, aide-de-camp général Rosenbach, prend la tête et descend les marches de l'estrade suivi d'un brillant état-major auquel se sont joints les officiers français. Le général Rosenbach est un homme de haute taille, à l'aspect très vigoureux, à la démarche décidée, à la tournure et à la prestance haute. Il a les yeux bleus, le teint coloré, la moustache blanche. Malgré son nom de désinence, peut-être même son origine allemande, M. le général aide-de-camp Rosenbach, par l'aisance de ses manières. par ses bonnes façons, a plutôt la crânerie d'un général français que la raideur d'un officier allemand. Il porte, comme les officiers et la troupe le kaftan, uniforme russe par excellence, couvert de nombreuses décorations et que traverse le grand cordon bleu de l'ordre de Saint-André. Seul il est coiffé du papak (en peau de mouton) blanc auquel lui donne droit son titre d'aide-de-camp de l'Empereur comme en France les généraux commandants en chef portent la plume blanche ainsi que la lettre A brodée sur ses épaulettes. Son papak est surmonté d'une haute aigrette blanche. Son pantalon bleu à double bande rouge est enfermé dans de larges bottes. Il a son sabre attaché à la manière allemande et traînant.

Le général Rosenbach a été longtemps le chef d'état-major de S. A. I. le grand-duc Wladimir. Avant le départ de France des gens se disant bien informés avaient cru utile de nous prévenir que les sympathies du général Rosenbach étaient exclusivement allemandes; d'agir en conséquence.... J'ignore quels peuvent être les sentiments particuliers du général, investi par la confiance de son maître d'une situation très haute. J'imagine qu'il est avant tout Russe et bon patriote. Mais dans les rapports sommaires que j'ai eus personnellement avec lui,

je l'ai trouvé toujours parfaitement bienveillant et courtois. Mme Rosenbach est l'amabilité même.

Au milieu de la foule des uniformes chamarrés et brodés j'avais remarqué un homme jeune, blond, aux favoris courts, portant un habit rouge pareil à ceux des diplomates anglais, parements et col très brodés, avec un gilet blanc, un pantalon noir a large bande d'or, et, comme coiffure, un petit chapeau « régate » à cornes ressemblant au chapeau de grande tenue de nos officiers de marine et l'épée au côté. Serait-ce un officier anglais invité en bon voisin ?

Le diplomate rouge circule à travers les groupes, l'air affable et souriant et se rapproche de nous. Justement mon ami nous présente :

— M. Nicolas Tcharikow, résident politique à Bokhara.

Nous échangeons quelques mots... puis le diplomate continue sa route.

L'uniforme rouge de M. Tcharikow est celui de conseiller d'ambassade au ministère des affaires étrangères.

Voilà où j'ai vu la première fois l'homme connaissant le mieux l'Asie centrale et sa politique; le grand ami de l'ingénieur Lessar; le distingué fonctionnaire que la Russie a placé officiellement près de son allié l'Émir — dont j'aurai à reparler — et qui a été accompagné par le général Annenkow lors de son installation à Bokhara pour mieux affirmer l'importance de sa situation. C'est bien ici le cas de dire que l'habit.... rouge ne fait pas.... l'anglais !

L'office divin est commencé. Sur l'autel dressé en plein air un métropolite à la barbe et à la figure de patriarche, revêtu des riches vêtements sacerdotaux du haut clergé moscovite, dit la messe, entouré d'un clergé nombreux. Tout le monde écoute debout, tête nue. Chacun, depuis le général gouverneur, les officiers jusqu'au dernier des soldats a son bonnet à la main. L'office dure une demi-heure. L'encens fume, accompagné des chants majestueux et

graves de la liturgie russe que ponctue toutes les cinq minutes la basse profonde d'un coup de canon. Les troupes présentes à Samarkand assistent sous les armes à l'office et vont défiler tout à l'heure. Il y a le deuxième bataillon des chemins de fer, le 6e, le 9e et le 21e régiments de ligne, un bataillon de Cosaques de l'Oural, deux batteries d'artillerie de campagne et un régiment de Cosaques du Kouban.

L'office divin terminé par la bénédiction donnée aux troupes, à la foule assemblée et à la locomotive, les troupes défilent devant le général gouverneur, par compagnie à distance entière. Tous les officiers sont à pied. Les généraux défilent en tête des troupes sous leur ordres. Le deuxième bataillon des chemins de fer ouvre la marche. Le lieutenant général Annenkow, qui s'est placé à la droite de la première compagnie, défile d'un pas martial aux sons d'une musique guerrière. En passant devant le général Rosenbach, il salue et à la bienvenue du général gouverneur : « Bonjour mes enfants ! », il répond avec ses soldats : « Nous vous souhaitons une bonne santé ! ». Il est acclamé.... C'est un spectacle touchant et d'un grand exemple de voir ce général, cet ingénieur distingué, rentrer dans le rang comme un simple officier de troupe et remplir exactement ses devoirs militaires. Le général Iffimovitch, commandant militaire de Samarkand, défile ensuite à la tête du 6e régiment de ligne auxquels succèdent les deux autres régiments ; le bataillon de Cosaques de l'Oural et enfin l'artillerie et le régiment de Cosaques du Kouban. Ces hommes robustes, superbes, défilent vigoureusement, bien alignés, d'un pas élastique et décidé. Ces régiments sont venus de Tachkend et ont fait la conquête du pays en marchant. Ce sont eux qui ont pris Samarkand et assuré aux Bokhares la paix définitive. Chacun a ses drapeaux que le général-gouverneur salue quand ils passent ; dont la garde leur a été confiée et qu'ils ont conservé « invicti » depuis un siècle. Le drapeau du 5e régiment, carré, bleu et or, qui date de

1771, lui a été donné par l'empereur Paul. Nous le saluons.

— Il a été à Paris, me dit en souriant mon voisin.

— Vous voyez que nous lui rendons sa politesse à Samarkand !

Les chiens, les inévitables chiens de toutes les armées ont défilé avec les régiments russes.

Les soldats russes, en général, aiment beaucoup les animaux domestiques, les chiens surtout. Des troupes de ces animaux suivent ordinairement leurs compagnies, comme en France. Mais, en Asie, ils ne sont pas encore enrégimentés, ce sont des chiens volontaires. Pourtant, même en temps de paix, ils mordent avec ardeur les jambes nues et s'attaquent intrépidement aux longues robes des indigènes. A la guerre, paraît-il, c'est mieux encore. Ces chiens belliqueux courent devant la chaîne des tirailleurs, attaquent à coups de dents les ennemis les plus rapprochés; sautent avec une grande intrépidité à la tête ou à la queue des chevaux, saisissent les pans de robe et évitent avec agilité les coups de sabre. Ce sont de braves chiens que les soldats choient et soignent de leur mieux.

Le dernier peloton de cavalerie vient de défiler. La revue est terminée.

Je veux, à l'occasion de la revue de Samarkand, dire enfin mon sentiment sur l'armée russe au point de vue moral.

Une grande émulation existe entre les régiments, où on l'entretient avec le plus grand soin. Les noms donnés aux régiments, les distinctions honorifiques accordées à beaucoup d'entre eux, en mémoire de faits d'armes ou de circonstances exceptionnelles, sont un puissant moyen pour développer l'esprit de corps qui s'efface plus vite quand le régiment n'est qu'un numéro dans lequel rien ne parle à l'imagination ou aux souvenirs du soldat.

Les officiers ont dans leur troupe une entière confiance qui me paraît justifiée. Les soldats russes que j'ai pu voir

en Crimée, au Caucase et en Asie ont été pour moi l'objet d'une attention pleine d'intérêt. Ils saluent leurs officiers avec un respect qui n'est pas la raideur allemande, mais qui se rapprocherait plutôt de la manière dégagée pleine de rondeur du salut militaire dans notre vieille armée française. Il n'est pas jusqu'au bonjour cordial que le chef, quel que soit son rang dans la hiérarchie, adresse, quand il paraît devant la troupe, à voix haute, à ses soldats qui lui répondent en commun, qui ne donne aux rapports de supérieur à inférieur dans l'armée russe un caractère paternel et tout spécial.

Sans parler de ses Cosaques qui fournissent à la Russie un contingent inépuisable de troupes légères supérieures à celles de toutes les autres puissances, l'armée se recrute dans une population vigoureuse, robuste et bien constituée; parmi des hommes plutôt grands que petits. L'homme achève de se développer sous les drapeaux. J'avais remarqué, dans les premiers régiments que j'avais vus à Odessa, que les soldats étaient presque tous imberbes. Ils me paraissaient de tous jeunes gens. Plus tard, à Batoum, à Bakou, puis au retour à Karkhow, à Kiew surtout, quand il me fut donné de les apercevoir hors du rang ou du terrain de manœuvre, les soldats russes me parurent de grands enfants, mais des enfants chez lesquels le sentiment de l'obéissance à leurs chefs s'implante pour ne jamais plus disparaître.

Le soldat russe, habitué dès l'enfance à se contenter de peu, soumis à un régime très dur, mal vêtu, mal nourri, passant, quand il est sous les drapeaux, toute la belle saison sous la tente, dans les champs d'instruction; perpétuellement entraîné, est particulièrement apte à supporter les excessives fatigues d'une campagne pénible. J'ai vu en Asie, au moment de la réparation de la voie du chemin de fer Transcaspien, détruite par les orages du mois d'avril, les magnifiques soldats du deuxième bataillon des chemins de fer apporter à leur travail, sans hésitation ni murmure, le maximum d'effort dont ils étaient capables;

rester joyeux et souriants.... Nature calme, insouciante résignée, légèrement entachée du fatalisme oriental, le soldat russe sait cependant s'animer au feu sans être sujet à ces paniques soudaines dont sont menacées certaines armées plus impressionnables. Le soldat russe voit tomber les siens autour de lui, sans songer à moins bien faire son devoir. Il est toujours prêt à se porter en avant au premier signe. Les officiers russes avouent que leur grande force est de pouvoir faire tuer, en un point donné, une plus forte proportion d'hommes que toute autre armée. Ils rappellent volontiers à ce sujet le mot de Napoléon : « Il ne suffit pas de tuer le soldat russe, il faut encore le pousser pour le faire tomber. »

La nuance de fatalisme, qu'il n'est pas difficile de démêler dans le caractère russe, se double d'un sentiment religieux très vif dans lequel l'idée du souverain chef suprême de la religion, finit par se confondre avec celle de Dieu. Dans toutes les chaumières, on trouve, aux endroits les plus perdus du steppe, au-dessus des saintes images, le portrait du souverain, répandu à profusion dans le pays tout entier et que le plus pauvre moujick a acheté au colporteur au prix de quelques kopecks.

Chez le paysan devenu soldat, le respect dû à l'Empereur et à tous les chefs qui tiennent de lui leur autorité devient plus vif encore. Tout est mis en œuvre pour développer ce sentiment. Les cérémonies de la religion grecque si pompeuses, associées aux principaux actes de sa vie militaire frappent son imagination par les yeux et pénètrent au plus profond de son âme.

Un de nos camarades nous a raconté une scène dont il fut témoin à Moscou :

« Le grand-duc Nicolas, après avoir passé la revue du régiment des grenadiers dont il est le chef, vint le soir faire une visite au camp. Il y avait retraite aux flambeaux et réception au cercle des officiers. Un grand nombre d'habitants de la ville ; beaucoup de femmes en brillants équipages étaient venus assister à la retraite.

« Quand le grand-duc eut parcouru le camp, il vint se placer — pour la prière du soir — à cheval, avec son état-major, face aux musiques réunies, au centre du front de bandière, derrière lequel les soldats — plus de deux divisions — s'étaient déjà groupés sans bruit.

« Aux premiers accords de la prière du soir exécutée en plain-chant, le plus profond silence se fit de lui-même. Toute l'assistance : généraux, officiers et soldats écoutèrent, tête nue, dans un profond recueillement le chant sacré.

« Le spectacle ne manquait pas d'une certaine grandeur. Puis, la prière achevée, la foule s'écoula aux sons de la retraite. Pendant qu'au cercle des officiers, pendant la réception, la conversation s'animait ; que les verres se choquaient avec un bruyant entrain et que la musique jouait ses airs les plus gais, les soldats vinrent en foule, comme des enfants curieux, faire cercle autour de la frêle clôture du jardin. Tout à coup, au milieu du feu d'artifice, apparaît le chiffre de l'empereur. Les conversations, le bruit cessent par enchantement. La musique interrompt la valse commencée et attaque l'hymne national. Tout le monde, comme le prince, est debout, tête nue. Et quand la dernière fusée s'éteint un formidable « Ourah ! » fait retentir les airs. »

Le Russe a un autre sentiment qu'il ne sépare pas nettement du premier, mais plus profond peut-être. C'est l'amour du pays. Pour chaque habitant de son sol « la sainte Russie » est sacrée. Tout ce qu'elle produit, les œuvres de ses artistes, les créations de son industrie sont pour le Russe autant de sujets d'une admiration sincère qu'il s'efforce de faire partager à ses auditeurs. On sent en tout un peuple jeune, fier de ses premiers progrès rapidement et heureusement réalisés ; jaloux de son avenir et impatient de l'ingérence ou même de l'influence étrangère. Ce sentiment a certainement contribué pour beaucoup à créer dans la nation russe un courant d'idées peu favorable à l'Allemagne et aux Allemands.

Un publiciste prussien n'a pas craint d'écrire récemment que le jeune empereur Guillaume, en se rendant en Russie, allait visiter « une partie de ses sujets allemands ». Le mot est outré; la plaisanterie a paru un peu poméranienne.

Ce publiciste se piquait pourtant d'exprimer une idée vraie.... En effet, la Russie se sentant peu à peu envahie et conquise par sa voisine, à la suite d'une infiltration allemande incessamment poursuivie, a fini par se révolter contre l'impulsion que prétendait lui imprimer Berlin. Le Tzar actuel, sincère patriote, s'est mis à la tête de ce grand mouvement. « Je suis l'Empereur des Moujicks, a-t-il répété souvent. » Quel plus beau titre?

La rupture avec les idées et les habitudes allemandes est en Russie un fait accompli. Un symptôme du réveil de l'esprit vraiment national; une preuve palpable des tendances anti-allemandes peut se constater par la rapidité avec laquelle le changement dans la tenue de l'armée s'est opéré en ces dernières années. L'abandon de la coupe prussienne, le retour au vêtement populaire du pays, — le caftan, n'a pas été un simple caprice. Dans l'état des esprits en Russie cette tendance a été significative.

Dans l'armée russe — nous ne parlons pas des personnages officiels — à tous les degrés de la hiérarchie (nous avons eu fréquemment l'occasion de nous en apercevoir) une impression prime toutes les idées : la lutte obligée et prochaine contre les deux voisins de l'ouest coalisés. La publicité menaçante donnée par le chancelier d'Allemagne au commencement de cette année à ses traités d'alliance n'a rien modifié, au contraire, dans les cervelles russes. Le soldat sous la tente aussi bien que l'officier dans les casinos, en font un des sujets les plus habituels de conversation.

Il ne faut pas craindre de le dire tout haut : entre les deux empires russe et allemand il y a rivalité militaire, rivalité économique et industrielle, rivalité de races. En 1887, la Prusse a expulsé de son territoire quarante-cinq

mille sujets russes, sous prétexte qu'elle craignait de voir se poloniser ses provinces limitrophes de la Russie. Elle a augmenté les droits sur les blés et sur les bois dont la Russie est le grand pourvoyeur. En même temps, elle s'apitoyait sur les *frères* des provinces baltiques soumis à la Russie ; elle s'étonnait que la langue russe fût imposée dans les écoles de Riga, comme si elle n'agissait pas exactement de même pour le Polonais dans les villages polonais de la Prusse occidentale par exemple et pour la langue française dans les écoles de la Lorraine, pays d'empire. Il serait trop long d'énumérer les mesures vexatoires prises à l'égard des Russes par les Allemands qui, déplaçant les rôles selon leur foi punique, ne craignent pas de railler l'immense amitié (*thurmhohe Freundschaft*) de la Russie pour l'Allemagne, espérant donner le change !

La guerre avec l'Allemagne est considérée comme inévitable à brève ou longue échéance, « à la merci d'un incident » : expression même dont se servait le colonel Stoffel en 1868 dans ses prophétiques rapports militaires datés de Berlin, auxquels les événements sont venus plus tard donner une si éclatante et si cruelle confirmation. Les Russes envisagent cette guerre avec une absolue confiance. Tout en rendant justice à la bonne organisation allemande, les officiers russes sentent bien que leur formidable armée pèsera lourdement dans la balance. Ils jugent aussi l'armée française comme elle mérite de l'être, à sa véritable valeur : supérieure aux apparences. Ils savent, quels que soient les débuts de la campagne, qu'ils auront finalement pour eux le nombre, le climat, la distance.... « Et *Vous aussi*, ajoutent-ils.... Nous comptons bien sur vous !... »

Oui, frères Slaves ! Les Gaulois, au jour du grand réveil, s'uniront à vous pour combattre le Germain abhorré qui ruine l'Europe, lui imposant une paix armée. Nous délivrerons ensemble le monde de ce sinistre cauchemar.

Mais revenons au champ de manœuvres de Samarkand.

Un indigène qui paraît être au service du général gouverneur court à travers la place et va chercher les chevaux. Il est coiffé d'un singulier chapeau de feutre mou bleu indigo, bordé d'un long galon d'or et que je ne puis mieux comparer qu'au chapeau d'arlequin de la comédie italienne ou aux chapeaux de voyage et déformés. Voici encore un feutre pareil, mais gris. Le Sarte qui le porte accompagne M. Tcharikow. En voici d'autres. Ces hommes sont des « djiguites ». Ces chapeaux sont des chapeaux de djiguites. Le djiguite est, en Asie centrale, le spahi volontaire, le « cavalier bleu » de notre Algérie et de notre Tunisie. Un voyageur suisse, M. Henri Moser, a résumé d'une manière très complète et très pittoresque à la fois le caractère et le rôle du djiguite. « C'est un de ces serviteurs dont dépend, en Asie centrale, une bonne partie des heurs et malheurs du voyageur.... Il arrive armé et bien monté se mettre à votre service.... Les meilleurs et les plus courageux sont les Afghans et les Turkomans. Les Kirghises sont bons enfants et fidèles. Les djiguites des princes font leur service en voyage. Ils en ont toute une escouade. Ils font tout ou rien. D'abord le soin des chevaux leur est confié. Ils en prennent la responsabilité.... Le djiguite est un être qui s'attache à vos pas et vous rend des services tout en gardant sa complète liberté. On ne lui donne pas de salaire fixe. Il est nourri lui et son cheval. Quant il se distingue on lui fait des cadeaux. En campagne, il devient homme de guerre. Quelques-uns sont décorés de la médaille militaire et même de la croix de Saint-Georges. En voyage, le djiguite sert de guide, d'escorte armée et de courrier. Admirable cavalier, bien armé, il porte des messages et souvent de grandes sommes d'argent avec une probité exemplaire (1).»

Le général gouverneur, auquel nous avions été présentés en arrivant, nous donne rendez-vous, avant de remonter

(1) *A travers l'Asie centrale* (*de Tachkend à Bokhara*), par M. Henri Moser.

à cheval, à une heure, au palais du gouverneur militaire de Samarkand où nous attend un déjeuner dînatoire. Les invités sont recueillis par les personnes qui doivent les loger. L'aimable M. Milutine me fait monter dans une voiture qui va nous conduire, M. de Constantin et moi, chez M. Kounitzky, président du tribunal civil, qui a demandé à avoir deux Français. Au milieu de nombreux équipages, nous partons, ventre à terre, dans une de ces voitures dont j'ai déjà parlé au lecteur.

Samarkand, située sur les dérivations du Zérafchan dont elle commande le cours moyen, possède aujourd'hui de quarante à cinquante mille habitants asiatiques. Elle en a compté plus de cent mille. Depuis l'occupation russe, outre la ville européenne qui s'est élevée à ses côtés et dont l'importance augmente tous les jours, la population de la ville asiate, assurée de l'ordre et de la tranquillité, s'est accrue dans les proportions appréciables. La situation même de la ville est une sorte de position centrale par rapport aux pays voisins. Elle a fait de Samarkand à toutes les époques un vaste entrepôt de caravanes entre l'Inde et l'Asie orientale. Le Zérafchan n'est autre que le Sogd des anciens, arrosant la fertile, commerçante et populeuse province de Sogdiane, célèbre dans l'histoire.

La gare de Samarkand est située comme toujours assez loin, environ six kilomètres, de la ville russe, séparée elle-même de la ville sarte, de la ville de Tamerlan, par une distance d'environ deux kilomètres. La route qui nous amène du terminus actuel du chemin de fer Transcaspien est la route de Katty-Kourgan. Rien ne peut donner une idée de la vue pittoresque qui s'offre à notre vue des deux côtés de la chaussée lorsque nous approchons de la ville.

Cette ancienne route postale est d'une beauté remarquable, avec ses deux allées spacieuses de peupliers gigantesques. Tout d'abord on aperçoit le long de la route des petits jardins entourés de clôtures au milieu

desquels s'élèvent des maisonnettes originales en terre glaise. Plus loin ce sont des vignobles qui exhalent un parfum pénétrant. Ici les cultivateurs du pays laissent généralement les vignes croître à ras de terre, de sorte que ces vignobles ressemblent à des champs immenses d'un vert foncé et brillant.

En arrivant au sommet de la hauteur qui s'élève devant la ville, nous rencontrons les premiers bâtiments de style européen, une belle caserne de troupes d'infanterie, une brasserie et la prison. Cette dernière a l'aspect majestueux d'un château ceint d'une muraille. En approchant de la ville, la chaussée forme une grande courbe. A droite, nous admirons le grand parc public avec un étang; à gauche, nous voyons un moulin à eau. Une allée spacieuse conduit dans la ville russe, qui a l'aspect riant d'un vaste parc.

En général, les maisons de la ville russe n'ont pas de belles façades, mais les jardins et les boulevards qui les entourent leur donnent un aspect gai. Un édifice vraiment remarquable au point de vue artistique est le palais du gouverneur avec son parc splendide, où nous allons déjeûner. On y voit avec des cyprès, beaucoup d'arbres fruitiers et une magnifique collection de fleurs. Le boulevard Abramow, qui se trouve à côté du parc, est le plus beau de la ville.

L'église russe, peinte en bleu clair, est située sur une grande place, entre le jardin public, le club des officiers et le boulevard.

Ces petits canaux qui servent à l'irrigation des jardins et à l'arrosage des rues sont alimentés par le Zerafschan. De nombreuses fontaines fournissent l'eau potable. En outre un ruisseau coule, formant étang, sur la place du marché, entre les deux villes russe et sarte. Une chaussée longue de deux kilomètres conduit de cette place au quartier indigène. Nous voyons au loin l'ancienne Samarkand avec ses tours et ses coupoles de style oriental. Le premier monument grandiose que l'on aperçoit est le

tombeau de Tamerlan, que les autorités ont eu soin de faire entourer d'une muraille et d'un grillage.

L'élégante habitation de M. Kounitzky, président du tribunal civil, est située sur le boulevard Abramow, du nom du premier gouverneur de Samarkand. Ce boulevard a une vaste chaussée de vingt mètres de large plantée de grands arbres et qui ressemble à nos allées de Maisons-Laffitte. Notre équipage s'arrête à la porte d'un gracieux cottage qui n'a qu'un rez-de-chaussée. Nous sonnons: un domestique russe nous ouvre et nous conduit dans le salon où notre hôte nous attend et nous reçoit cordialement, la main tendue. Je reconnais... qui? Le haut fonctionnaire du ministère de la justice que tout à l'heure j'ai poussé involontairement sur l'estrade, incident qui nous a rendus déjà bons amis!

M. Kounitzky, chez lequel nous avons habité pendant toute la durée de notre séjour à Samarkand, est président du tribunal civil depuis sa création, c'est-à-dire depuis environ un an. Dans le Turkestan russe se passe aujourd'hui ce qui est arrivé dans notre Algérie après la période de conquête. L'administration militaire de la première heure cède la place à l'administration civile. Mais ici le remplacement des deux *régimes* s'est opéré avec moins de difficultés que dans notre grande colonie méditerranéenne. Je ne veux pas dire que les fonctionnaires civils arrivant de Russie ont été d'abord vus d'un excellent œil par la généralité des officiers. Les hommes se ressemblent partout. En Asie centrale comme ailleurs les militaires, surtout les officiers inférieurs, ont leurs préjugés. Mais en Russie le principe d'autorité est plus solidement établi que chez nous : « Il faut ici, comme le soldat de Scribe, obéir et se taire... sans murmurer! » Le président du tribunal civil m'a d'ailleurs souvent déclaré qu'il a absolument à se louer du concours du général gouverneur, qui pendant les fêtes lui a manifesté publiquement son estime et le cas qu'il faisait de lui en l'entretenant en particulier à diverses reprises.

M. Kounitzky, jurisconsulte éminent, a fait partie de la grande commission extra-parlementaire présidée par le comte Loris Mélikow et chargée par le défunt Empereur, quelque temps avant sa mort, d'élaborer tout un plan de réformes sur lequel la Russie fondait de grandes espérances. L'abominable crime qui enleva à la Russie un des plus grands souverains qu'elle ait eu, a interrompu pour n'être jamais repris les travaux de cette grande commission. M. Kounitzky après avoir occupé divers emplois au ministère de la justice a été nommé, malgré sa jeunesse, président, à sa création, du tribunal civil de Samarkand, poste très envié et qu'il occupe dignement.

Si ces lignes viennent à lui tomber sous les yeux dans la ville qu'il habite, là-bas au cœur de l'Asie centrale, il verra que son hôte, que son malade de quelques jours (car j'ai été chez lui bien souffrant) n'a pas été un ingrat.

Ainsi que je le disais en commençant, le président du tribunal civil a demandé à recevoir chez lui et à sa table deux invités français. Le sort nous a favorisés : M. de Constantin et moi. Le colonel Niox et le commandant Bailloud habiteront la maison de M. Milutine, voisine de celle du général Annenkow qui a cédé la sienne à ses filles et à sa nièce, se réservant seulement une petite pièce. Nos officiers prendront avec M. de Vogué leur repas à la table du général. D'Orval a retrouvé à Bokhara-Station un ingénieur polonais qu'il a connu à Saint-Pétersbourg. Il nous a quitté avec son ami aussitôt après la cérémonie. Ces messieurs pensaient trouver aisément un gîte à Samarkand sans avoir recours à personne. Ils ont été déçus dans leur espoir. Quelques heures plus tard, après de vaines recherches, les deux amis ont été très heureux de trouver chez le même M. Milutine, neveu de l'ancien ministre de la guerre et fils du grand patriote qui a fait avec l'Empereur Alexandre II la grande œuvre de l'émancipation des Russes, une hospitalité cordiale.

Les invités russes se sont dispersés un peu partout. Les ingénieurs et les fonctionnaires chez leurs collègues

des mêmes services; les autres dans les hôtels de la ville, dont le meilleur (?) est, paraît-il, l'hôtel Roublesky — *Gostinitza Roublesky.*— C'est là qu'est descendu avec son valet de chambre, le Despote Zinowitch, le maire de Bakou, qui y donnera des fêtes....

Le général nous a prévenus que nous étions invités à la table du club, où nous irons déjeuner ou dîner, quand nous voudrons, pendant tout notre séjour à Samarkand.

Mais quelqu'un vient de me glisser à l'oreille que mon propriétaire a le meilleur cuisinier de Samarkand.... La table du club aura tort sans doute....

Quand je suis descendu de voiture devant le cottage élégant du boulevard Abramow mon cache-poussière, tout à fait de circonstance pourtant, n'a jamais moins mérité son nom. Tous nos vêtements, comme la robe de « Marie », sont d'une entière blancheur, y compris mes chaussures vernies. Aussi prions-nous notre propriétaire de remettre après l'ablution obligatoire les rafraîchissements variés qu'il nous veut offrir.

— Alors, je vais vous conduire à votre chambre.... Nous traversons la maison, confortable pavillon arrangé mi-partie à l'européenne et mi-partie à l'orientale, avec des meubles parisiens, de beaux tapis turkomans, des sofas asiastiques et des portières de riches étoffes orientales avec des velours de Samarkand et de Bokhara. Nous descendons l'escalier et nous nous trouvons dans un grand jardin ombragé par des ormes et des acacias magnifiques, où les parterres sont garnis de fleurs odorantes, où règne une agréable fraîcheur qui contraste avec la chaleur du jour. Une eau courante circule en chantant à travers les petits ruisseaux du bord des allées, allant arroser ensuite les jardins voisins.

Notre chambre est au fond du jardin. C'est une sorte de kiosque, une pièce de repos haute de quatre à cinq mètres, d'une largeur égale, longue de dix mètres et recouverte en chaume; dont les murailles sont des troncs d'arbre non équarris avec des nattes fines. Le sol est la terre

battue. Deux lits à la mode du pays, au cadre de bois et aux cordes garnissant le milieu sont complétés par un bon matelas et des draps bien blancs. Voilà plus qu'il n'en faut pour dormir. Nous aurons dans notre palais d'été beaucoup moins chaud, la nuit, que dans l'intérieur de la maison de pierre où M. Kounitzky, qui nous cède sa chambre de branchages, dormira pendant tout le temps que nous resterons ses hôtes.

Après des ablutions très complètes et nos toilettes rafraîchies, nous remontons, Constantin et moi, dans la voiture de M. Kounitzky qui nous a conduit tous les trois au palais du gouverneur de Samarkand qu'habite le général gouverneur et où a lieu le déjeuner offert aux invités par le général Rosenbach.

Le palais du gouverneur militaire de Samarkand est une grande construction dans le style italien, élevée de deux étages avec une galerie couverte sur sa façade, sous laquelle les voitures viennent déposer les visiteurs Une grille sépare du boulevard le palais devant lequel ont été plantés de riants parterres mêlés de pelouses. Mais le parc très grand qui s'étend derrière le palais, est de toute beauté, orné d'arbres magnifiques, de massifs d'arbustes aux riches couleurs, dessiné comme un parc anglais avec un lac comme au bois de Boulogne, ombragé de trembles, d'acacias, d'ormes géants et de saules. Des ponts rustiques relient aux parties étroites les deux rives du lac où de jolis points de vue sont dessinés. Une barque de promenade est attachée au bord par une chaîne. De beaux cygnes blancs se promènent majestueusement sur l'eau.

En arrivant nous recevons communication des télégrammes que le gouverneur général du Turkestan vient d'envoyer à l'Empereur (daté du 15 mai :

« I. — Les rails du tronçon de Samarkand du chemin de fer transcaspien sont posés jusqu'à la ville de Samarkand. L'inspection technique de la nouvelle voie, ayant pour but de s'assurer du bon état et de la sécurité de la ligne, a été faite par une commission spéciale se composant de

M. le général-major Seeger-Korn, chef des ingénieurs de la circonscription, et de plusieurs ingénieurs-techniciens indépendants du constructeur de la ligne. Les commissaires ont étudié avec une attention spéciale la solidité de l'immense pont traversant l'Amou-Daria, ainsi que de tous les autres ponts de la ligne. Ayant reçu actuellement leur rapport constatant la sécurité complète de la voie, j'ai décidé, nonobstant le non-achèvement de quelques gares et autres bâtiments, que la ligne peut être inaugurée entre Samarkand et Tchardjoui d'après le tarif des autres parties du chemin de fer Transcaspien.

« II. — Aujourd'hui, jour anniversaire du sacre de Leurs Majestés, a eu lieu l'inauguration de la section de Samarkand du chemin de fer Transcaspien, en présence de foules énormes de Russes et d'indigènes, qui voient dans cette fête pacifique le commencement de l'ère nouvelle d'un large développement de la culture intellectuelle et économique du pays et une nouvelle preuve de la sollicitude du grand Monarque pour les besoins et la prospérité de ses peuples de l'Asie centrale. »

Le général gouverneur reçoit les invités au rez-de-chaussée, dans la grande salle des fêtes, entouré de son état-major. Mme Rosenbach, debout, à côté de son mari, qui nous présente successivement, accueille chaque étranger par un mot gracieux. La salle se remplit peu à peu des cent invités. Uniformes de tous genres se coudoient : officiers du génie, d'artillerie, de cavalerie, d'infanterie, aides de-camp, marins, cosaques, fonctionnaires militaires et civils se mêlent aux fraîches toilettes des dames, à quelques habits noirs parmi lesquels celui de M. de Siméonow, vice-président de la Société impériale de géographie de Saint-Pétersbourg, venu pour assister aux fêtes d'inauguration du chemin de fer et aux vêtements religieux, blancs comme ceux de nos carmes, des membres du haut clergé de Samarkand.

Chacun vient tour à tour s'incliner devant le général, qui salue ou donne la main suivant le rang de l'invité. Je

vois entrer ainsi à plusieurs reprises des employés militaires ayant absolument le type kirghise. Certainement, ils ne sont pas Russes. Je m'informe. Ce sont des interprètes pris parmi les indigènes en attendant que la connaissance des langues de l'Asie centrale se soit généralisée dans le corps d'officiers. Cette année (1888) au printemps a eu lieu la première sortie des officiers-étudiants de la section des langues orientales au département asiatique du ministère des affaires étrangères. Ces cours ont été ouverts en 1885 dans le but de fournir à l'armée des officiers connaissant les langues orientales. Les officiers sortants sont tenus de servir dix-huit mois, soit en qualité d'agents diplomatiques dans les pays d'Asie, soit dans les rangs de troupes cantonnées dans les circonscriptions orientales de l'Empire.

Des musiques militaires jouent en divers points du parc où se répandent peu à peu les invités à mesure que la salle des fêtes se remplit. Le prince Cantacuzène, aide-de-camp du gouverneur général, chargé de désigner leurs places aux invités de distinction, circule à travers les groupes un papier à la main.

Lorsque tout le monde est arrivé, le général Rosenbach offre son bras à la princesse Galitzin, suivi du général Annenkow qui donne le sien à Mme Rosenbach. Il descend le perron, ouvre la marche et se dirige vers la salle à manger qui est le parc. Trois longues tables admirablement servies, couvertes de fleurs et de cristaux, ont été dressées sous les arbres où règne une agréable fraîcheur. Le sénateur de Siméonow et le général Annenkow prennent place à la droite et à la gauche de Mme Rosenbach. Quelques minutes se passent pendant lesquelles chacun cherche sa place; où le prince Cantacuzène se multiplie. Enfin tout le monde finit par s'asseoir....

Dans des circonstances analogues, les Américains sont très pratiques. Au banquet que nous offrit la Chambre de commerce de New-York, où nous étions seulement quatorze Français, il y avait plus de quatre cents convives. Un

valet de pied remettait à l'entrée un papier imprimé indiquant la disposition des tables avec les noms. En outre, chaque Français fut présenté à ses deux voisins qui le conduisirent directement à sa place. Aussi, quand on passa dans la salle à manger, chacun alla s'asseoir sans aucune hésitation.

Nos lecteurs me feront grâce du menu du déjeuner. Il ressemble à tous ceux du même genre; il a été arrosé d'excellents vins de France. Mais devant les consommés, le chaud-froid de volaille, le couvert dressé avec luxe, en voyant les pièces montées, etc., le service des maîtres d'hôtels, très corrects, en habit noir, dans ce superbe parc, excepté les uniformes russes et la langue étrangère qui voltige sur toutes les bouches, on ne se croirait jamais en Asie centrale, mais plutôt en France, après un rallye-paper ou à un goûter de garden-party dans un château de Touraine ou une villa des environs de Cannes.

J'ai été placé à l'extrémité d'une des tables, entre le colonel Niox et un monsieur en habit noir, sans aucune décoration, qui s'entretient avec Mme Prielew, assise au haut bout de notre longue table qu'elle préside. La gracieuse sœur de Mme Rosenbach parle très purement notre langue avec ce léger accent chanté qui donne tant de charme aux intonations françaises des dames russes. Le comte de Vauvineux, alors notre premier secrétaire, aujourd'hui conseiller d'ambassade à Saint-Pétersbourg, a accompagné jusqu'à Samarkand MM. Ridgway et O'Connor qui d'ici sont partis pour leurs grandes chasses du Pamir. Le comte, mon voisin de table, est resté pour les fêtes de l'inauguration du chemin de fer. M. de Vauvineux, qui a été officier pendant la guerre de 1870, est lieutenant de dragons dans notre armée territoriale. Pourquoi n'a-t-il pas mis son uniforme ?

A Constantinople, en effet, les membres de notre ambassade, officiers dans la réserve ou dans l'armée territoriale d'après leur âge, se mettaient en tenue pour toutes les cérémonies auxquelles ils assistaient. Ils obéissaient

ainsi aux instructions formelles du ministère des affaires étrangères.

Le colonel Niox m'apprend que le port de l'uniforme militaire est interdit aujourd'hui à nos agents diplomatiques à l'étranger dans l'exercice de leurs fonctions. Voilà une interdiction qui me surprend et dont le motif m'échappe....

Elle était excellente la mesure qui autorisait et enjoignait même à nos officiers diplomates de revêtir l'uniforme de leur arme aux cérémonies publiques. Cette règle, du meilleur effet vis-à-vis des étrangers, avait pour résultat de montrer l'uniforme français et en même temps de bien indiquer le caractère de la nouvelle armée de la France, armée vraiment nationale, où tout le monde a sa place marquée.... Un autre ministre des affaires étrangères a cru bon de rapporter cette décision prise par un de ses prédécesseurs. Un ordre du quai d'Orsay interdit formellement aujourd'hui le port de l'uniforme militaire à tous les agents diplomatiques et consulaires de la France qui sont officiers dans la réserve et dans l'armée territoriale.

Cet ordre, que le ministre le sache, a été diversement apprécié par les étrangers eux-mêmes....

Craindrait-on de montrer l'uniforme français aux puissances auprès desquelles nous accréditons des ambassadeurs; avec lesquelles nous entretenons des relations de paix et d'amitié? Si encore les étrangers nous donnaient à cet égard un exemple à suivre? Tout au contraire.... Pour ne citer qu'un seul pays, les diplomates allemands employés à l'étranger et officiers dans l'armée ne se gênent guère pour paraître en tenue militaire aux cérémonies publiques et aux réunions officielles.

Quand la glace de nos verres est fondue, nous causons tous les trois, le colonel Niox, M. de Vauvineux et moi, du grand événement du jour et des mille questions qui s'y rattachent. La rapidité du travail a été vraiment extraordinaire. M. de Vauvineux est arrivé à Samarkand il y a quelqnes semaiues. Le chemin de fer n'allait guère au

delà de Katty-Kourgan et d'où la route fut faite en voiture de poste. Depuis cette époque, près de deux cents verstes de voie ont été construites jusqu'à Samarkand où la locomotive nous a amenés ce matin.

Le moment des toasts est arrivé. Tout le monde se lève. Le général gouverneur prend son verre et porte la santé du souverain dont le cinquième anniversaire de couronnement coïncide aujourd'hui avec l'inauguration du Transcaspien à Samarkand.

La musique joue l'hymne impérial russe. Il est accueilli par des « ourah! » chaleureux. Le général Rosenbach porte ensuite la santé de S. M, l'Impératrice, puis celle du grand-duc héritier, enfin, celle du général Annenkow. Il félicite le vaillant et tenace ingénieur qui a triomphé de grandes difficultés et terminé à l'heure exacte l'œuvre grandiose qui est un honneur pour la Russie et que nous célébrons aujourd'hui en même temps que la fête du souverain. « Ourah! » pour le général Annenkow. Voilà une heure qui a dû faire oublier au constructeur du chemin de fer Transcaspien bien des déboires et bien des tristesses !... Ce toast a été une véritable allocution. Le général Rosenbach a mis dans son accent tant de chaleur, tant d'âme, tant de vibrant patriotisme que, ne comprenant pas la langue, mais sachant de quoi il s'agissait, nous avons été remués. Après ce toast, un d'entre nous est allé toucher le verre du général, à la mode russe, lui disant ce qu'il avait ressenti :

— Voilà la preuve qu'entre gens de cœur il n'est pas nécessaire pour se comprendre de parler la même langue !

Bien pensé et bien dit, mon général !

Le général Annenkow a répondu en termes émus, avec beaucoup de modestie, paraît-il, reportant tout le succès et les résultats obtenus sur ses collaborateurs et surtout sur la haute bienveillance du souverain qui n'a jamais cessé de voir le chemin de fer Transcaspien d'un œil bienveillant et d'aider à sa construction.

Je passe sur la série des toasts qui ont suivi pour n'en retenir que deux. C'est d'abord celui porté aux invités français par M. le sénateur de Siméonow, vice-président de la Société de géographie impériale russe dont le président est S. A. I. le grand-duc Constantin; ensuite la réponse faite par le colonel Niox. M. de Siméonoff n'est pas un inconnu pour beaucoup d'entre nous. Il est venu au Congrès international des sciences géographiques à Paris en 1874 et y a pris une part très importante. Depuis il n'a jamais cessé d'être en rapports suivis avec nos voyageurs, nos géographes et nos savants. Les Français qui vont à Saint-Pétersbourg sont assurés de trouver près de M. de Siméonow un accueil de haute bienveillance.

M. de Siméonow a pris la parole en notre langue pour porter la santé des invités français qui n'ont pas hésité à entreprendre un très long voyage pour inaugurer une œuvre russe qui est en même temps une œuvre internationale, car le chemin de fer Transcaspien est destiné à relier dans un avenir prochain l'Inde et l'Europe. La France n'a-t-elle pas donné l'exemple par le canal de Suez, œuvre du grand Français de Lesseps? La Russie est heureuse de recevoir au fond de l'Asie centrale, à Samarkand, dans l'antique Bactriane devenue aujourd'hui la patrie russe, quelques Français distingués qui viennent affirmer une fois de plus par leur présence l'amitié des deux nations.... M. de Siméonow est heureux de retrouver un de ses collaborateurs de 1874 à Paris et le charge de reporter à ses amis de la Société de géographie à Paris, à MM. Maunoir, Gauthiot..., l'expression de ses vives et profondes sympathies. Il termine en buvant aux invités Français et en même temps à la France, amie de la Russie....

M. le vicomte de Vogué, invité à répondre au nom des Français, s'en défend avec beaucoup de goût, disant en souriant « qu'il est beaucoup trop russe pour être impartial ». Il ajoute que l'armée doit avoir la parole et la cède à M. le colonel Niox. Notre cher maître, prié de parler

à notre nom, répond d'une voix vibrante et en termes élevés aux paroles bienveillantes de M. de Siméonow. « Il le remercie, au nom des invités français, au nom de l'armée française. Il rappelle que si nous venons inaugurer aujourd'hui une œuvre pacifique, elle a été assurée par le triomphe des armes russes qui se sont couvertes souvent de gloire en Asie centrale. Le colonel fait la longue énumération des combats des troupes russes, montrant ainsi que les fastes militaires de l'armée russe sont connus dans leurs détails dans l'armée française. Il termine en demandant à unir dans un toast commun, comme Français et comme officier, la Russie et l'armée russe.... » Ces quelques paroles, justes, énergiques, sobres, dites avec chaleur, ont eu le plus grand succès. Cette fois, tonnerre et encore tonnerre de « ourah! » Tous les officiers généraux, colonels, capitaines russes, viennent remercier le colonel, lui serrer la main et serrer ensuite la nôtre.

Ceux qui disent que la France n'a pas de sympathies en Russie; que tout est convention, apparence, etc...., se trompent, — au moins pour une partie de l'armée, — je l'affirme, sans vouloir me prononcer sur le fonds, ni compromettre nos amis russes.

La petite démonstration qui vient d'avoir lieu, douce à des cœurs français, vaut, à elle seule, la peine d'être venu jusqu'à Samarkand !....

A partir de cet instant, les rangs sont rompus. — Je veux dire, on quitte les tables.... Les groupes se forment, les conversations s'animent, les connaissances s'ébauchent. Les Français reçoivent de nombreuses marques de sympathie. L'officier russe, comme cela se fait dans d'autres armées, se présente lui-même en se nommant.... Combien de poignées de main, bonnes et cordiales, n'avons-nous pas reçues à ce moment de camarades russes dont beaucoup ne parlent pas le français, mais veulent témoigner de leurs sentiments et toucher notre main.

Ces cordialités sont à l'adresse de notre pays. Je les

reporte avec joie à mes compatriotes, qui en trouvent ici l'écho lointain.

Après nous être promenés quelque temps sous les frais ombrages de ce magnifique parc, l'après-midi était déjà fort avancé. Nous prenons congé du général gouverneur et de Mme Rosenbach, qui nous donnent rendez-vous ce soir aux illuminations de la ville sarte. Nous revenons enchantés de cette première partie des fêtes de Samarkand, car, au fond de l'Asie, la France, notre cher pays, malgré son éloignement, a été mêlée à cette belle fête

CHAPITRE XIX

SAMARKAND (*suite*)

La mille et deuxième nuit. — Les Asiates. — Le bal au chemin de fer. — Une Baïga.

Visites officielles. — Samarkand la nuit. — La ville sarte. — La place du Rhigistan. Illuminations. « Dieu protège le Tzar! » Le théâtre et la mise en scène. L'orchestre. Le public. — Jongleurs. Danse des batchas. Animaux fantastiques. Le magicien chasseur. — Un lutteur. — Impression saisissante. — Orient du moyen-âge. — La musique des Kirghises. — Les chansons des Sartes. — Instruments de musique. — Le retour à Samarkand. — Populations asiates : Uzbegs, Tadjicks, Sartes, Kirghises. Invitation militaire. — De Samarkand à la gare pendant la nuit. — La lumière électrique et les Asiates. — « Avec une locomotive! » — La salle de bal. Trophées des chemins de fer. — Danses. Officiers en bottes. — L'annonceur des danses. — Souper assis de cinq cents couverts. Deux collaborateurs. — Retour à Samarkand. — Une ablution imprudente. La fièvre. — Pas de revue. — Une aimable visite. — La baïga. Elle est la fantasia de l'Asie centrale. — Dramatique histoire. — La baïga de Katty-Kourgan. — Bonne nuit!

L'après-midi de la première journée que nous passons à Samarkand est employé à une série de visites officielles auxquelles les heures qui ont suivi le déjeuner offert par le général gouverneur ont été loin de suffire.

Mon propriétaire, M. Kounitzky, a mis gracieusement à ma disposition son équipage qui me conduit successivement, grâce aux indications précises qu'il a données à son cocher, rendre les visites obligatoires. C'est ainsi que je vais successivement déposer des cartes chez le général gouverneur; chez le général Iffimovitch, commandant

militaire de Samarkand; chez M. le sénateur de Siméonow; chez le général Annenkow, etc., etc.... La nuit venue, il faut interrompre cette série de politesses qui sera reprise demain.

— A ce soir, huit heures, dans la ville sarte, pour voir les illuminations! nous avait dit, quand nous prenions congé après déjeuner, le gouverneur général du Turkestan.

Quand nous avons quitté, le soir, le cottage du boulevard Abramow, rien ne pouvait nous faire prévoir le spectacle qui nous attendait.

Notre équipage à trois chevaux, avec le grand collier du milieu en bois peint et la sonnette tintante part ventre à terre, à la mode russe, conduit par un habile isvotchik. Les grands acacias des avenues répandent leur odeur pénétrante. Les ruisseaux profonds coulent à pleins bords depuis le coucher du soleil, sur les deux côtés de la route et font entendre leur gai bruit d'eau courante. La fraîcheur est délicieuse. Les avenues illuminées par des pots à feu placés à terre, tous les quatre mètres, dessinent ainsi de longues perspectives qui se croisent à angle droit. Nous croyons être dans un bois de Boulogne démesuré, un soir de Fête des fleurs — mais sans poussière et sans cohue.... Vous ai-je dit qu'on arrosait les allées de Samarkand *trois fois par jour?*

Sur la route, les maisons russes en bordure ont illuminé. Plusieurs ont des transparents. Ces lumières diverses jettent autant de tons dans les massifs de verdure. Les édifices publics : la mairie, le club, le palais du gouverneur sont éclairés de même et les arbres de leurs jardins sont garnis de globes dépolis et de lanternes vénitiennes. Tout cela est d'un effet charmant.

A l'entrée de la ville sarte, séparée de la ville russe par un espace découvert d'environ deux kilomètres, au milieu duquel est un vaste étang où viennent boire les bêtes de somme, nous trouvons un peloton de cavalerie. Le chef de la police accompagné d'agents indigènes à cheval attend

le général gouverneur qui va venir tout à l'heure en voiture, sans escorte, afin de l'accompagner et de lui faire place à grands coups de fouet, — argument sans réplique en Asie centrale.

Notre voiture avance au pas dans la rue où circule une foule compacte, animée, bruyante, curieuse mais non hostile. De loin, dans le ciel noir — la lune n'est pas encore levée — apparaissent en lignes de feu la masse et les contours de Timour-Médressé, l'école renommée fondée par Tamerlan. Nous distinguons à la fois les assises imposantes, l'énormité de la construction et l'élégance des terrasses, des minarets, des fenêtres et des coupoles illuminées.

C'est sur la place du Médressé, le Righistan, que doit avoir lieu le spectacle qui nous attend. Les vastes bâtiments de l'imposant édifice l'entourent de trois côtés. En ce moment elle est éclairée comme en plein jour. Outre les milliers de pots à feu qui illuminent tous les étages du Médressé, deux énormes brasiers brûlent des troncs d'arbres entiers, sur les deux côtés de la place, dont le milieu reste vide. Quarante *mashalls*, grandes perches terminées par des cercles en fer, où brûle de la poix enflammée, achèvent l'éclairage fantastique de cette place et jettent des lueurs rougeâtres sur les médressés étincelantes avec leurs faïences de couleur.

Au fond, sous la voûte même de Médressé-Timour, une immense inscription en caractères turcs se détache en verres de couleur. Elle signifie : « Dieu protège le Tzar ! » Toutes les cinq minutes, des feux de bengale rouges, bleus, verts, jaunes, embrasent l'un des monuments. C'est un coup d'œil vraiment féerique ; un spectacle des Mille et une Nuits dont rien ne peut donner l'idée, malgré les efforts du narrateur, tant la note est vive et d'une saveur particulière. On peut croire à une exagération de ma part. J'affirme que non. La mise en scène la plus riche d'un opéra oriental ne saurait approcher de celle que nous avons en ce moment sous les yeux, sous le ciel

d'Asie. La lune s'est levée. Elle répand, impassible, sa lueur pâle sur ce spectacle des contes arabes qui réveille pour un soir la Samarkand des siècles passés. Demain la ville se rendormira pour toujours.

Le général Rosenbach, les invités, les officiers russes et les dames prennent place sur une plate-forme garnie de chaises. Les ambassadeurs de Bokhara vont s'asseoir à la droite du général-gouverneur, revêtus de leurs magnifiques costumes du matin. De vastes tapis sont étendus sur le sol. La fête commence.

L'orchestre est composé de dix musiciens : trois *tchilmandis* (tambours de basque) une *tornaï*, (trompette en cuivre) trois flûtes de roseau, deux *rhidjaks*, violons, et une *tzi-tôr* (grande guitare) : ce qu'il y a de mieux dans l'Asie centrale!... Ce petit nombre d'instrumentistes arrive pourtant à de curieux effets. La musique, mélopée vague, forte et douce à la fois, très rythmée et d'un caractère mélancolique, rappelle la musique arabe. Mais ici le dessin mélodique est plus net.

Un jongleur s'avance. Très habile, il exécute adroitement quelques exercices difficiles avec des assiettes en métal qu'il lance très haut et reçoit sur son bâton. Derrière lui viennent douze hommes vêtus de bleu. Ils marchent au pas cadencé, accompagnant la mesure en frappant deux baguettes au-dessus de leur tête. Ces deux baguettes sont réunies par un anneau métallique dans lequel sont enfilés quelques disques de cuivre. Le bruit que font ces instruments, frappés l'un contre l'autre, sert à marquer le rythme de la danse.

Ils nous saluent profondément et se séparent ensuite pour aller danser isolément sur les diverses parties de... la scène. Ce sont les *batchas* (danseurs), les bayadères de l'Asie centrale. Ces jeunes imberbes, au visage efféminé, portent un long khélat de soie, ouvert par devant, ayant sous ce vêtement une jupe de danseuse et un large pantalon en soie rose qui apparaît quand ils font un mouvement.

Ils ressemblent à des femmes et portent comme elles les cheveux longs. Ils s'avancent aprés nous avoir salués. Leur visage est triste et flétri. D'abord, ils s'efforcent de prendre des poses gracieuses, arrondissent les bras et font saillir leurs hanches. Ils exécutent des pas sans rompre la mesure. Peu à peu, leurs gestes s'animent. Les petits font la cabriole sur les mains; les grands commencent à valser à la manière des derviches tourneurs. C'est d'abord une valse lente. Elle devient bientôt un tournoiement furieux pendant lequel leur robe, leur jupe et leurs cheveux flottent au vent d'une manière singulière. Ils terminent brusquement par une culbute.

Des vieillards à l'air respectable approchent alors des bougies allumées du visage des jeunes danseurs en se tournant vers nous, avec les gestes d'une admiration profonde.

Le jongleur n'a pas cessé de jongler; les hommes vêtus de bleu continuent leurs danses. Aux batchas succèdent des acteurs vêtus d'habits sordides et de costumes singuliers. L'un est habillé de plumes d'oiseaux; un autre est coiffé d'un grand chapeau de magicien et porte une fausse barbe en filasse blanche. Ils ont le visage frotté de farine et viennent s'accroupir à nos pieds, chacun tenant à la main une bougie allumée, pour nous permettre de mieux voir leurs jeux de physionomie. La pièce qu'ils nous ont fait l'honneur de représenter devant nous, et que je n'ai pas comprise, doit se passer au pays des bêtes, car ils ont imité avec une rare perfection le gloussement de la poule, le miaulement du chat, l'aboiement du chien et les cris des bêtes féroces. Ce spectacle est véritablement très curieux !

Les acteurs sont remplacés par une douzaine d'enfants vêtus d'une simple chemise, ayant derrière la tête des cornes en papier. Ils arrivent en courant et vont jouer devant nous une très curieuse pièce dont nous n'avons pu comprendre la signification. Derrière eux arrive le magicien de tout à l'heure, avec un bâton et une courte

fourche. Il paraît furieux. Les enfants se sauvent chacun de leur côté ; puis à une certaine distance s'arrêtent et gambadent en le narguant. Il s'approche alors du brasier, appuie sa fourche à tirer, place son bâton comme un fusil, vise un des enfants et allume un pétard qui simule le coup de fusil. L'enfant tombe mort. Un valet vient le prendre et le porte raidi sur un tapis. La même scène recommence successivent avec chacun des enfants. Les petits corps gisent pressés les uns contre les autres. Le magicien, content de son œuvre, vient alors regarder ses victimes. Il en charge une sur son dos, part en courant et agit douze fois de même.

Mais voici que vient vers nous un homme fort occupé à se défendre. Il lutte avec beaucoup d'adresse et d'agilité contre un adversaire qui l'étreint et s'efforce de le renverser. Cet adversaire n'est qu'une poupée à vêtement flottant à laquelle il imprime lui-même les mouvements qu'elle fait. Le bateleur a été assez adroit pour prolonger pendant une minute notre illusion.

La fête du Rhigistan, musicale et dramatique à la fois, m'amène à dire quelques mots de la musique dans l'Asie centrale. Ce sujet imprévu et fort intéressant a été traité avec autant de justesse que de goût par M. Guillaume Capus (1), un des compagnons de M. Gabriel Bonvalot. Il a donné sur la musique des Asiates de très curieux renseignements qui nous ont complété nos observations personnelles. Nos lecteurs nous sauront gré d'entrer ici dans quelques détails sur un sujet qui n'a pas encore été étudié.

Les populations de l'Asie centrale, dans le rayon de Samarkand, du Ferganah, du Khokand, du Bokhara, du Khiva sont désignées, nous l'avons vu, sous un double terme générique : les Kirghises, habitants du steppe, peuples nomades et pasteurs; les Sartes, habitant des villes, cita-

(1) *Revue d'ethnographie*, tome III, n° 2 (avril-mai). — *La Musique chez les Kirghises et les Asiates de l'Asie centrale.*

dins et commerçants. Ces deux races, vivant côte à côte dans des conditions absolument différentes, aiment toutes les deux à chanter. Les légendes les traditions populaires, les faits historiques, les événements de la vie ordinaire ont pris place dans les chansons kirghises et sartes, qui offrent un contraste très accentué, où l'avantage reste aux mélodies kirghises. Pareilles aux mélodies du *Désert* rapportées d'Égypte par Félicien David, elles semblent refléter l'immensité, la mélancolie du steppe.

La plupart des mélodies kirghises sont écrites en mineur. Elles sont caractérisées par la lenteur et la largeur du rythme, par une mélancolie pénétrante et par une grande simplicité, et surtout par les sons longuement tenus qui finissent chaque motif musical. Il semblerait qu'on entend un berger du Languedoc ou de la Provence chantant, vers la fin du jour, une vieille chanson, comme ont coutume de le faire les paysans, d'une voix lentement modulée qui va porter les sons vers les collines prochaines. Les mélodies kirghises appartiennent à la catégorie des « chansons à grand vent ».

Le Khirgise ne perd aucune occasion pour satisfaire son goût musical. Dans les marches monotones à travers le désert; au bivouac pendant les haltes, aux heures joyeuses ou tristes de sa vie vagabonde; dans son aoul de famille pour tous les événements de sa vie : naissances, mariages, enterrements, il chante des chansons appropriées aux circonstances. Les improvisateurs, les bardes, les rapsodes, les trouvères, les « oilantchis », sont sûrs de trouver un excellent accueil dans les tribus kirghises, toujours à la recherche d'un bon chanteur. « N'ayant d'autre souci que la garde de sa mandoline (1) (*tchermek*), l'entretien

(1) Espèce de mandoline dans le genre de la balalaïka russe, à manche assez long et à trois cordes. Les indigènes jouent du tchermek avec une grande habileté. Le son est harmonieux et pur. L'instrument est joué de la même manière que la mandoline. Les cordes sont pincées avec les doigts. Les accords sont quelquefois triplés et plaqués franchement, surtout pour soutenir le chant. (G. C.)

de son cheval, il va, sûr d'une bonne réception, d'aoul en aoul, porter la joie aux fils du steppe. On lui donne la meilleure place de la kibitka. On l'entoure de soins et de respect. Car à la qualité d'hôte il joint la renommée d'un artiste parfois célèbre. » Ces improvisateurs savent broder sur un motif donné une série de couplets qui se modifient suivant les circonstances et dont le refrain est chanté en chœur. Ils développent leur mélodie en ornant par degrés de variations nouvelles, soit des sentiments qu'il exprime, soit qu'il s'agisse d'une chanson guerrière relatant les exploits des anciens héros ou les récentes victoires des « Ourousses » qui ont pris « Bokhara la Sainte » et « Samarkand la Belle », ou la romance d'amour d'une jeune fille riche qui préfère un fiancé pauvre qu'elle aime à un prétendant riche. En général le répertoire des bardes kirghises forme des poèmes qui chantent la nature, les événements héroïques, les malheurs de jeunes amoureux en termes simples. Ils ne ressemblent en rien aux brillantes métaphores des poètes persans et s'inspirent de la vie pénible que mènent dans le steppe les tribus kirghises et du rude climat où elles vivent.

Le sentiment musical, nous dit M. Capus, n'est pas le même chez les Kirghises des trois hordes. Les mélodies de la grande horde, plus rapprochée que les autres de la Mongolie, seraient influencées par la musique chinoise absolument différente.

Nous n'avons pas eu l'occasion de nous en rendre compte.

La chanson du Sarte est toute différente. « Née dans le tumulte du bazar, sur la rue criarde et tapageuse, elle ne peut intéresser qu'une oreille peu délicate et un peuple qui a désappris à écouter la nature. Aussi la mélodie chantée est-elle plus rare que la mélodie de l'instrument. » Les Sartes possèdent un bien plus grand nombre d'instruments que les Kirghises. C'est d'abord le tambour ou tzi-tôr (trois cordes), le plus répandu de ces instruments. se joue à la façon de la guitare ou avec un archet. Le

son de cet instrument est très agréable, métallique et sonore; mais les Sartes aiment les notes tirées, vacillantes et incertaines, en sorte que les mélodies jouées sur cet instrument finissent par devenir agaçantes par l'absence de notes franches et soutenues.

Le *rhidjak*, l'instrument le plus musical, se rapproche de nos instruments à cordes. C'est le violoncelle des Sartes. es mélodies jouées sur le rhidjak ont toutes un caractère particulier. Ce sont des espèces de mouvements perpétuels; le plus souvent un rythme de quatre-quatre ou de deux-quatre. Les notes ne sont ni soutenues ni franches, mais glissées et incertaines : jamais d'accords.

Je veux parler enfin de l'instrument populaire le plus répandu en Asie centrale, le tambour de basque, appelé *tchilmandé*. Le tchilmandé, avec lequel nous avons fait connaissance tout à l'heure, est formé d'un anneau en bois sur lequel est tendue une peau mince. Nulle danse de batchas n'a lieu sans le secours de quelques tchilmandés qui marquent le rythme de la danse.

Nous n'avons pu arriver à connaître le nom indigène des bâtons que heurtent les batchas en dansant.

La musique sarte est tout à fait désagréable à nos oreilles européennes. Le Sarte crie, hurle, mais ne chante pas. Les connaisseurs apprécient au volume de leurs voix, lorsqu'ils s'époumonnent, les chanteurs beaucoup moins estimés d'ailleurs que les oilantchis kirghises. Ils sont considérés plutôt comme des gens de métier que comme des artistes.

Nous sommes entré dans ces détails parce que la musique est une manifestation sincère des sentiments, une caractéristique du développement intellectuel, de la vivacité d"esprit, du tempérament d'un peuple, surtout lorsqu'il n'est pas encore pénétré, comme les Kirghises et les Sartes de l'Asie centrale, par une civilisation raffinée. Considérée sous ce point de vue, la musique chez un peuple primitif présente un vif intérêt à l'observation du voyageur attentif.

Le spectacle de cette scène ne ressemble à rien de ce que j'ai vu jusqu'à présent au cours de mes voyages dans l'Orient musulman. Voilà des scènes bien curieuses, qui sont spéciales à l'Asie centrale. C'est l'Orient du moyen âge, retourné à son lieu d'origine. N'avais-je pas raison d'intituler cette soirée *la Mille et deuxième nuit ?*

Par un contraste frappant et plein de philosophie, mon compagnon de route me désigne du doigt, pendant le retour, une coupole très simple, isolée au milieu des jardins, et que la lune met en pleine lumière. Notre attelage galope dans le silence d'une nuit d'été.

— Gour-Émir ! me dit mon compagnon. C'est le tombeau de Tamerlan.

Tandis que roule la rapide voiture qui nous ramène à Samarkand, disons quelques mots de la population asiatique.

Les éléments de cette population sont si mélangés dans l'Asie centrale par suite des migrations successives, des invasions venues du nord, du sud, de l'est et de l'ouest, qu'il serait fort long de dégager, dans une excursion rapide comme la nôtre, la souche exacte des populations composites que nous rencontrons, où cependant les éléments aryens et touraniens prédominent tour à tour

Il nous suffira de dire qu'avant l'arrivée des Russes dans le Turkestan, le désert de Kharism et la province Transcaspienne, un million d'Uzbegs, race turco-tartare (touranienne), dominait l'Asie centrale et même au delà des limites que nous avons précisées dans un précédent chapitre. Montesquieu, quand il écrivit pour se délasser de ses graves travaux ses charmantes lettres persanes, a donné à un de ses personnages le nom d'Uzbeg, qui représentait la race spéciale dominant alors en Perse.

Depuis l'arrivée des Occidentaux (iraniens), la prédominance des Uzbegs a cessé d'exister. Ils ne sont plus les maîtres. Mais ils représentent encore l'élément religieux, fanatique et passionné; celui qui se ralliera le dernier à la conquête russe à laquelle ils se soumettent extérieurement

courbés devant l'inévitable « mektoub » de la fatalité musulmane. Lourds, épais, ils ont été les premiers habitants du sol.

La famille du khan de Bokhara, aujourd'hui alliée fidèle des Russes, est de race Uzbeg, comme la famille du khan de Khiva.

A côté des Uzbegs vivent les Tadjicks. Ceux-là sont des Iraniens, peu différents des Persans dont ils sont issus ; dont ils ont la finesse et l'intelligence. Il est facile de distinguer à première vue l'élégant et gracieux Tadjick du pesant Uzbeg. Ils sont généralement d'une taille élevée, leurs yeux sont bien plantés et leurs cheveux sont noirs. La barbe, rare et courte chez l'Uzbeg aux yeux obliques, au visage aplati, est chez le Tadjick abondante et touffue. Leur peau est blanche mais hâlée par le climat où ils habitent. Tandis que l'Uzbeg est pasteur et se borne à cultiver ses champs, le Tadjick, habitant des villes, a progressé davantage. Il est marchand, propriétaire, homme d'affaires et manieur d'argent....

Sarte, nom générique sous lequel dans le langage courant on désigne les indigènes dans les khanats de l'Asie centrale, est le plus souvent employé pour désigner les habitants sédentaires d'une partie de la population mélangée d'éléments très divers qui sont fixés dans les villes et les villages. Le nom de Sarte marque plutôt une nuance de mépris, à cause des occupations auxquelles se livrent ceux qui le portent, qui contrastent avec la libre vie au grand air dans le steppe. C'est ce qu'indique le proverbe asiate que voici : « Quand un hôte se présente chez toi et mange ton pain, appelle-le Tadjick. Quand il sera loin, tu pourras dire que c'est un Sarte. »

La Samarkand asiate est principalement habitée par une population sarte, dont nos lecteurs connaîtront maintenant la définition très élastique, qui ne correspond pas à une race spéciale, mais bien plutôt à l'ensemble des gens qui, fixés derrière des murailles, habitant des maisons de pierre, se livrent au commerce ou à l'industrie, quelle que soit leur race d'origine : uzbeg, tadjik, tartare ou kir-

ghise.... La langue que parle le plus souvent cette population mélangée est un dialecte turc-oriental qui contient un grand nombre de mots persans.

Les Kirghises, restés un peuple pasteur, vivant dans le steppe, hommes de cheval et de vie indépendante, méprisent les Sartes qu'ils appellent *Sarî-it* « chiens jaunes ». Le Kirghise, fût-il simple cavalier, qui donnerait une de ses filles pour épouse à un de ces êtres dédaignés, serait renié par sa tribu.

Le résultat de ce mépris séculaire a été d'abaisser le niveau moral des Sartes et de les rendre peureux, rusés, faux et haineux. Ils sont les grands manieurs d'argent de l'Asie centrale. Quelques d'entre eux, en très petit nombre, se livrent à l'agriculture comme les Uzbegs. Un proverbe kirghise affirme bien l'indépendance de ces maîtres du steppe : « Le Kirghise aime les arbres pour abriter sa tente mais il ne veut pas comme le Sarte ou l'Uzberg user sa vie à en élever lui-même. »

Il nous a paru nécessaire de compléter par les détails qui précèdent sur les populations situées à l'est de l'Amou-Daria, les indications que nous avons données dans un chapitre précédent sur les populations de l'Asie centrale qui vivent à l'ouest du grand fleuve, de la mer Caspienne à l'Oxus.

Le lendemain fut consacré à la visite des monuments de Samarkand dont nous parlerons dans le chapitre suivant. De retour à Samarkand à la nuit tombante, nous avons à peine le temps de nous reposer. Le dîner nous attend : excellent, ma foi! Le cuisinier de M. Konnitzky est un habile homme. Il nous fait à manger, en souvenir de la patrie absente, un excellent poulet « Marengo » que je retrouve dans mes notes.... J'avoue que j'ai oublié la série des autres plats pour ne me rappeler que de la très cordiale hospitalité de notre sympathique propriétaire.

Après dîner à peine avons-nous le temps de savourer un excellent café « à la française » et de fumer un bon cigare.

Il faut de nouveau nous mettre en route et partir pour le bal au chemin de fer.

« Le lieutenant-général Annenkow et MM. les officiers du bataillon des chemins de fer vous prient de leur faire l'honneur d'assister au bal qui sera donné le 17/29 mai 1888 à la gare de Samarkand. »

Voici le texte de l'invitation en russe que les officiers, fonctionnaires et invités étrangers ont reçue le jour même de l'inauguration. A neuf heures du soir, l'équipage de M. Kounitzky vient se ranger devant la porte du cottage et nous partons au grand galop pour Samarkand-Gare. Seuls les officiers seront en uniforme; les fonctionnaires civils auront l'habit noir. Nous traversons à l'allure rapide de nos chevaux endiablés le joli parc national qui forme les avenues et les boulevards de la Samarkand russe et rappelle de loin... avec ses maisons isolées entourées de jardins; de loin... les allées d'entraînement de Maisons-Laffitte. Nous faisons en sens inverse pour aller à la gare notre route de l'avant-veille. Mais à présent il n'y a plus de poussière. La fraîcheur est délicieuse, l'air est embaumé de senteurs parfumées. La route unie, bien entretenue nous conduit sans secousse et sans cahots, après une demi-heure de chemin, par la plus adorable nuit de printemps, à la gare de Samarkand qui apparaît dans le lointain dans un rayonnement lumineux, étincelante dans la nuit comme Venise la belle, parée de mille feux : guirlandes de verres de couleurs, globes de verre, lampes électriques. Car, ô merveille! la lumière *électrique* fait ce soir son entrée dans l'Asie centrale.

Voilà donc pourquoi ce matin, quand je suis allé voir M. Sabourow à la gare, où il habite dans le train avec les ingénieurs de la voie, ces messieurs m'ont dit d'un air mystérieux :

« Vous verrez ce soir... vous verrez ! »

Je vois et je suis émerveillé... Les Asiates le sont encore

bien davantage. Pressés en rangs nombreux aux abords de la gare, ils écarquillent leurs yeux pour mieux voir. Malgré l'impassibilité qui est le propre de leur race, l'étonnement se manifeste sur leur visage et les nouveaux arrivants poussent des exclamations d'une surprise à laquelle il est impossible de se méprendre.

Notre équipage s'arrête devant le perron de la gare au moment où descendent de voiture le général gouverneur en grand uniforme et Mme Rosenbach dans une délicieuse toilette blanche.

Le général Annenkow vient recevoir le général gouverneur à l'entrée de la salle du bal et offre son bras à Mme Rosenbach. Des soldats du bataillon des chemins de fer en tenue blanche retirent aux hommes leur pardessus et aux dames leurs manteaux. De fraîches épaules apparaissent, accompagnant de gracieuses toilettes de bal. Je regrette de ne connaître aucune de ces dames parmi lesquelles il en est de fort jolies.

Le théâtre de la fête de ce soir est la grande salle de la gare, longue d'environ soixante-dix mètres et large de vingt, très éclairée par une série de lampes électriques entourées de globes dépolis pour tamiser la lumière. Elle est garnie, sur ses quatre côtés, de banquettes d'Andrinople rouge où sont assises les dames dans l'intervalle des danses. La salle se remplit peu à peu. Un orchestre, composé de cuivres et d'instruments à cordes, est placé sur une estrade à l'une des extrémités de la pièce. Les murs blancs disparaissent sous des guirlandes de feuillage, des trophées de drapeaux, des cartouches aux armes de Russie et de très originales panoplies qui réunissent, avec beaucoup de goût, les divers instruments et les outils employés dans la construction et l'exploitation des chemins de fer.

Je remarque, en particulier, une lanterne de locomotive avec son puissant réflecteur allumé, formant le centre d'une sorte de petite chapelle qu'entourent des feuillages, des draperies; avec des outils qui rayonnent tout autour. Cet ensemble produit l'effet le plus original.

Voici enfin le général Annenkow que nous cherchions pour le féliciter de l'ordonnance de sa fête, parfaitement réussie. Nous lui parlons surtout de la lumière électrique. Il se défend de nos compliments et sa réponse est superbe.

— Rien n'est plus facile en somme.... J'ai des locomotives.... Avec une locomotive on fait ce qu'on veut !

C'est le propre des esprits pratiques de ne pas voir la difficulté.

Oui, sans doute. J'entends bien. Avec une locomotive on a la force motrice, etc.... Mais mon général — ici plus que partout ailleurs — la difficulté est précisément la manière de s'en servir... Et vous l'avez résolue à miracle. Bravo !

Après avoir fait un tour dans les allées sablées du jardin de la gare éclairé à la fois par des verres de couleur très coquets et des arcs électriques inondant de lumière des massifs de fleurs et des pelouses d'un gazon verdoyant; vu son bassin central, orné d'un jet d'eau de dix mètres de hauteur nous revenons dans la salle de bal. Là se fait entendre l'harmonieux accord des valses au milieu d'un tourbillonnement de cheveux bruns ou blonds et de grosses moustaches, de frais visages et de blanches épaules, de dentelles, d'uniformes et d'habits noirs; au milieu d'un scintillement d'épaulettes, de broderies, de décorations et de diamants. Les officiers dansent avec le pantalon dans les bottes. C'est l'ancienne ordonnance russe que le souverain a rétablie et dont il donne lui-même l'exemple aux bals du palais d'hiver à Saint-Pétersbourg. Il faut vraiment un effort de volonté pour se persuader que nous sommes au pied du Pamir, au centre de l'Asie centrale. Pendant ce temps l'orchestre entraînant joue tour à tour des valses de Strauss et d'Olivier Métra, des polkas de Fahrbach et des quadrilles sur nos opéras français. Les danses sont très animées. Le bal de ce soir est vraiment pour toutes les dames une distraction, surtout pour les jeunes femmes des officiers dont

les maris sont employés sur la ligne, dans les petits postes du chemin de fer Transcaspien.

Particularité curieuse qui est, dit-on, fort à la mode en Russie en ce moment. Il y a dans les bals un directeur des danses pendant toute la soirée comme nous avons en France un conducteur de cotillon. Le prince Cantacuzène, capitaine aide de camp du général-gouverneur, très bel et très aimable officier, s'acquitte à merveille, ce soir, de ces délicates fonctions. Dans les quadrilles, il indique à voix haute la prochaine figure, en dansant lui-même. Au milieu de la musique une voix retentissante de commandement domine le bruit : « En avant deux! » ; puis « La chaîne anglaise! » — « Balancez vos dames! » — « La boulangère! », etc. Ces exclamations retentissantes produisent d'abord un singulier effet, mais les danses y gagnent en ordre et en régularité.

Des rafraîchissements variés circulent sur des plateaux que portent les soldats du bataillon du chemin de fer.

A une heure du matin, souper assis de cinq cents personnes dans le jardin, sur de longues tables qui ont été dressées très rapidement tout à l'heure, en fort peu de temps, sous l'œil vigilant du général Annenkow lui-même. Personne n'a abandonné la partie. On s'assied gaiement : chacun des invités français trouvant quelqu'un pour le recueillir. Le souper est excellent, arrosé de vins de France, bordeaux et champagne, servis par des domestiques en habit noir.

Les tables sont éclairées par des bougies enfermées, à cause du vent, dans un globe de verre comme dans nos restaurants d'été.

Le général, en bon maître de maison, attentif pour ses invités, n'a pas voulu s'asseoir avant que tous les invités ne fussent placés. Il est très heureux de voir sa fête réussie.

— Croiriez-vous, me dit-il gaiement, que tout à l'heure mon maître d'hôtel, un fidèle serviteur que j'ai depuis vingt ans, se désespérait, craignant de ne pas réussir son

souper.... Mon général, me disait-il, il est plus difficile de servir un souper de cinq cents couverts que de faire un chemin de fer....

Que le fidèle maître d'hôtel se rassure : chemin de fer et souper ont été réussis tous deux. A chacun sa part de gloire... au général et à l'ordonnateur.

Après le souper les intrépides se remettent à danser jusqu'au jour. Parmi eux est M. Kounitzky, qui me donne sa voiture pour me ramener à Samarkand. Il prendra pour rentrer la voiture d'un colonel de ses amis.

Je reviens enchanté de ma soirée, mais un peu fatigué, par un magnifique clair de lune qui donne à tous les objets un aspect fantastique. A trois heures du matin, j'ai rejoint ma maison de feuillages.... La température est douce, tiède, chaude même. A ce moment il semble qu'un coup de sirocco passe sur l'oasis. Je fais avant de m'étendre sur mon cadre de sangle des ablutions complètes pour lesquelles j'ai la malheureuse idée de me servir de l'eau courante du jardin. Après m'être inondé tout le corps, je me couche avec une sensation de bien-être. Hélas! après un sommeil agité, troublé par des tressautements nerveux ; je me réveille en sueur, puis glacé, claquant des dents, la tête lourde, la langue pâteuse et l'estomac embarrassé.

Pincé ! C'est la fièvre — ma vieille connaissance d'Afrique. Elle débute par un joli accès....

Coupons-le vite avant qu'il devienne pernicieux.... Il serait singulièrement ridicule de laisser ses os à Samarkand pour un banal accès de fièvre.... Le sulfate de quinine que j'absorbe à haute dose, sans perdre un instant, me plonge pour le restant du jour dans un état d'abêtissement complet. Enfin, après avoir été très malade pendant un jour ; assez souffrant le lendemain, j'ai pu à force de volonté me lever le troisième jour et reprendre la vie de tout le monde, après deux jours de vive indisposition, grâce à une médicamentation de cheval.

Moralité.. . N'employez pas à votre toilette l'eau terreuse

qui court à travers les jardins... quand vous serez à Samarkand... ou ailleurs!

Précisement le jour où je suis tombé malade, le 21 juin, a été passée dans la matinée, aux environs de la ville, la revue des troupes de la garnison par le général gouverneur. Bien portant je serais certainement allé voir cette réédition du défilé de l'avant-veille, bien qu'il n'y eût là rien de particulièrement intéressant à voir, en dehors de la prise d'armes.... Des fenêtres du pavillon où je me suis fait transporter, je vois, dans un brouillard vague, passer les bataillons se rendant à la revue.... Les musiques en jouant me brisent le crâne.

Mauvaise journée en somme que celle du 21 mai. Je la marquerai d'une pierre noire; non seulement à cause des souffrances que je ressentais, mais surtout à cause de ma crainte de tomber malade à Samarkand.

Le même jour, à quatre heures du soir, avaient lieu sur le terrain de manœuvre, à dix verstes de Samarkand, des courses de chevaux entre les officiers de la garnison. Il avait été question d'une course bokhare « au chevreau », sport favori des indigènes de l'Asie centrale, mais au dernier moment nous fûmes informés que la « baïga » n'aurait pas lieu.

Malgré mon très vif désir d'aller voir courir ce Longchamps asiatique, je tremblais si fort la fièvre — un violent accès me secouait à l'heure du départ — que je dus à mon grand regret rester étendu sur mon cadre, grelottant sous mes couvertures, en attendant que la quinine eut manifesté ses effets bienfaisants. Je me consolais de mon mieux, me disant qu'après tout, même à Samarkand, des courses militaires doivent ressembler à toutes les autres. En outre, l'habileté équestre des officiers russes, leurs prouesses hippiques me sont bien connues et ne m'auraient montré rien que je ne connusse déjà.

Une « baïga » asiate, était autre chose. A ce spectacle curieux et nouveau pour mes yeux européens, jamais je ne me serais consolé d'avoir manqué. Mais du moment que la «baïga» n'a pas eu lieu....

Et même voici que justement, par une heureuse chance, mon aimable voisin, Nicolas Karazine, le peintre écrivain russe, qui connait à fond l'Asie centrale où il a guerroyé plusieurs années comme officier aux tirailleur du Turkestan — il était à la prise de Samarkand — vient dans la soirée rendre visite au pauvre malade qui va un peu mieux.

Je lui exprime mes regrets d'avoir manqué les courses :

— Heureusement qu'il n'y a pas eu de « baïga » !

Mais, au fait, vous avez dû assister à plus d'une. Le spectacle est-il vraiment curieux ?

— Très curieux.

Karazine entre alors dans quelques détails.

La baïga, en effet, met à l'épreuve, dans des conditions particulierement difficiles, la science et la hardiesse des cavaliers, l'adresse et l'agilité des montures, la rapidité du coup d'œil et la sûreté des mouvements.

Voici du reste, en quoi consiste cet exercice original.

Un cavalier, réputé parmi les meilleurs, met en travers de sa selle un bouc récemment égorgé et s'élance au galop sur le terrain. Les autres le poursuivent et tâchent de lui enlever sa proie en décrivant des cercles successifs. L'heureux vainqueur qui réussit à s'emparer de la bête, souvent mise en lambeaux, la garde en preuve de son adresse. Quelquefois des prix plus précieux sont offerts aux concurrents. L'ardeur des cavaliers redouble alors. Ils arrivent à un état d'exaltation extraordinaire. Il est rare qu'une baïga ait lieu sans membres démis, cassés et même sans accidents plus graves. Les Kirghises, les Sartes, les Uzbegs, les Naïmans et en un mot tous les peuples de l'Asie centrale passionnés pour ce plaisir, franchissent seuvent des distances de cinquante verstes et plus pour assister en spectateurs à une baïga, quand ils ne peuvent y participer en personne.

— En somme, c'est plutôt un exercice qu'une manière de course proprement dit. La « baïga » asiate, me paraît être une « fantasia » arabe d'un caractère spécial !

M. Karazine, la complaisance et l'obligeance même, me raconte alors pour me distraire une « baïga » à laquelle il assista alors qu'il était détaché dans la petite ville bokhare de Katty-Kourgan et qui se termina d'une manière dramatique. Je raconte ici cette histoire dans l'idée qu'elle pourra intéresser mes lecteurs, comme un tableau des mœurs asiates (1).

« ... Ce matin-là une foule de cavaliers et de piétons se dirigeaient isolément ou deux à deux, de très bonne heure, vers la plaine située à une demi-verste au sud de Katty-Kourgan. Tous ces gens descendaient la rue du bazar et débouchaient par la porte fortifiée flanquée de deux tours crénelées, sur la large avenue qui conduit à la route de poste de Bokhara. Quatre djiguites vêtus de rouge poussaient devant eux à coups de fouets un troupeau d'une vingtaine de boucs noirs et bigarrés destinés à la fête. Des femmes et des enfants en costumes éclatants suivaient les côtés de la rue pour jouir aussi du spectacle du haut des toits plats des saklias voisines et afin d'admirer les exploits de leurs maris, de leurs pères, de leurs frères.

Le temps était magnifique. Le soleil se levait éclatant; pourtant la matinée était fraîche, à cause des gelées d'automne. Chevaux et cavaliers se sentaient plus dispos en respirant cet air vif imprégné de l'odeur de la terre humide et des feuilles jaunes tombées des hauts peupliers et des ormeaux nains de Sibérie.

Au nombre des cavaliers assemblés, le djiguite Dost-Mohammed se présenta pour la baïga. Dans tout le pays on connaissait son cheval alezan clair. Personne ne se souvenait d'avoir vu un coureur pareil depuis de longues années. L'étalon, comme les chevaux turkomans, avait une grosse tête, un front légèrement bombé, les jambes

(1) Nos lecteurs ont pu remarquer que nous disons tour à tour *asiatique* ou *asiate*. Ces deux expressions sont indifféremment employés en Asie centrale.

de devant, comme celles du lièvre, moins hautes que celles de derrière, fines et musculeuses. Son poitrail n'était pas large, mais fortement développé; sa croupe, assez vaste pour qu'on y pût dormir. Quand il courait, il faisait de larges foulées. Ni mur, ni fossé ne faisaient obstacle à l'élan de ce coureur hors ligne.

A toutes les « baïga » Dost-Mohammed se présentait et toujours emportait le meilleur du butin. D'où lui venait son cheval, nul n'aurait pu le dire. Mais qui cela regardait-il ? On savait seulement qu'il ne s'en séparerait à aucun prix. Plus d'une fois de riches seigneurs lui avait offert une somme très élevée pour s'en défaire. Jamais le djiguite n'avait accepté. Tant qu'il serait vivant, disait-il, son cheval ne changerait pas de maître.

Dost-Mohammed n'était pas aimé. Sa figure rusée, impudente, à pommettes saillantes, n'inspirait pas la confiance; son genre de vie était suspect. Il n'habitait pas longtemps les mêmes endroits et changeait souvent de maîtres et d'occupations. Tantôt on le voyait au service des Russes, portant leurs dépêches d'une ville à l'autre. Tantôt il se mettait au service d'un riche marchand et faisait ses commissions à Bokhara et dans le Kokhand. Tantôt encore il passait un ou deux mois sans travailler, vivait dans l'abondance, dans le luxe. Il lui arrivait aussi de disparaître pendant cinq, six mois et de se montrer ensuite brillant et prodigue, jetant les *kokanes* (monnaie d'argent bokhare d'environ quatre-vingts centimes) à pleines mains. Les brides de grand prix, les riches harnais de ses chevaux, ses armes incrustées d'argent, attiraient l'attention.

— Personne que Dieu !... Voici que se présente encore Dost-Mohammed. Il sera aujourd'hui encore vainqueur à la baïga.

— Qui sait! Allaïar s'est aussi pourvu d'un bon karabaïr (coureur). Nous verrons bien qui l'emportera.

— Allaïar a payé son cheval noir mille deux cents kokanes....

—Mille deux cents !... Payer un cheval une telle somme... une fortune ! Plus d'un s'en contenterait certainement pour sa vie entière.... Personne que Dieu ! (1)

Les cavaliers couraient déjà dans la plaine. Dost-Mohammed excitait son alezan immobile mais qui, impatient sautillait d'une jambe sur l'autre, reniflant légèrement et redressant la tête. Soudain, sentant son maître lui lâcher la bride, il s'allongea et partit comme une flèche à travers la plaine. Il décrivit d'abord de larges cercles, les rétrécissant peu à peu et s'arrêta tout court au centre du terrain.

La baïga commençait. Dost-Mohammed ne s'était pas mêlé à la foule et ne prenait pas part à la lutte, ne voulant vaincre que les vainqueurs. Le tartare Iousoupka, un habile cavalier, fuyait avec le bouc. Donnant un coup de fouet à son cheval Dost-Mohammed courut à toute bride après le vainqueur qui conservait sa distance. Tout à coup le cheval de Iousoupka posa le pied dans une tanière de marmotte, broncha dans sa course rapide et culbuta, entraînant son cavalier. Le bouc fut lancé d'un côté, Iousoupka de l'autre. Dost-Mohammed ayant ramassé l'animal, prix de la course, revint au galop en arrêtant à grand'peine son cheval à la limite fixée.

— Il prendra encore tous les boucs aujourd'hui, disait-on dans la foule.

Allaïar, le djiguite annoncé, n'avait pas encore paru.

Après un quart d'heure de repos, la seconde course commença. Dost-Mohammed caressait son coursier qui soufflait doucement, regardant fièrement à droite et à gauche. Son maître venait de se convaincre que, cette fois encore, il n'avait pas de concurrent digne de lui. Tout à coup il se redressa et fixa attentivement les yeux sur un point éloigné de la plaine. Une singulière émotion par-

---

(1) Expression qui revient souvent dans le langage des indigènes de l'Asie centrale. C'est l' « Allah Kébir ! » des Arabes.

courut sa laide figure. Il pâlit, ou pour mieux dire, son visage cuivré prit une teinte de cendre.

Un nouveau cavalier, parti du petit pont de Katty, se dirigeait à travers champs vers le groupe des coureurs. Monté sur un grand cheval noir, sans tache aucune, il allait au pas et contenait à grand peine l'ardeur de son léger coursier. Le djiguite Allaïar, jeune homme de seize ans, seul fils du vieux sarbaze (soldat) Nazir, arrivait pour la seconde course. Il approchait. La gracieuse et fine encolure de son cheval semblait couverte de satin noir. Chaque nerf, chaque muscle de ce superbe animal frémissait sous sa peau fine. Ses grands yeux noirs étincelaient ; ses dents blanches rongeaient avec un bruit harmonieux leur frein d'acier; il mâchait son mors et son écume blanche tombait en flocons sur la terre. Son cavalier n'avait sous lui qu'une légère selle en bois, peinte en rouge éclatant et relevée d'or. Une légère bride en peau sans ornements enlaçait la tête nerveuse de son pur sang.

Un murmure d'admiration accueillit l'arrivée du nouveau coureur. Dost-Mohammed, interdit à l'aspect de l'étalon noir, l'enveloppa de son regard méchant. En ce moment, quelques moqueries dirigées contre l'alezan qu'il montait, parvinrent à son oreille. Le cœur du djiguite envieux se serra ; une haine sourd contracta ses lèvres pâles. Iousoupka accourait déjà, un nouveau bouc à la main. Les coureurs se jetèrent dans une troisième mêlée....

.....Tout d'abord, Dost-Mohammed parut vainqueur. Il s'élançait en plein champ, faisant tournoyer d'un air sauvage au-dessus de sa tête le tronçon du bouc. Personne ne songeait à le poursuivre. Qui oserait courir après le vent dans le steppe ?

Le jeune Allaïar, à son tour, avait jusqu'à cet instant, immobile à sa place, suivi du regard les djiguites courant et caracolant. Il enleva son cheval qui hennissait d'impatience, se dressa sur ses jambes de derrière et vola soudain à la poursuite de Dost-Mohammed.

....Les nombreux spectateurs suivaient avec anxiété cette course haletante qui résumait le sort de deux rivaux. Dost-Mohammed sera-t-il vainqueur? On osait l'espérer car il était détesté de tous.

....Les chevaux ne couraient pas. On ne peut appeler course ce vol, plus rapide que le vent. Les jambes vigoureuses des vaillants animaux touchaient à peine la terre. Coureurs merveilleux, développés en ligne droite, ils semblaient parcourir l'air sans même effleurer le sol. Allaïar se rapproche... Ils vont se heurter!.... Les voilà poussés l'un contre l'autre.

Ils disparaissent soudain dans un nuage de poussière. Tout le monde se précipite.

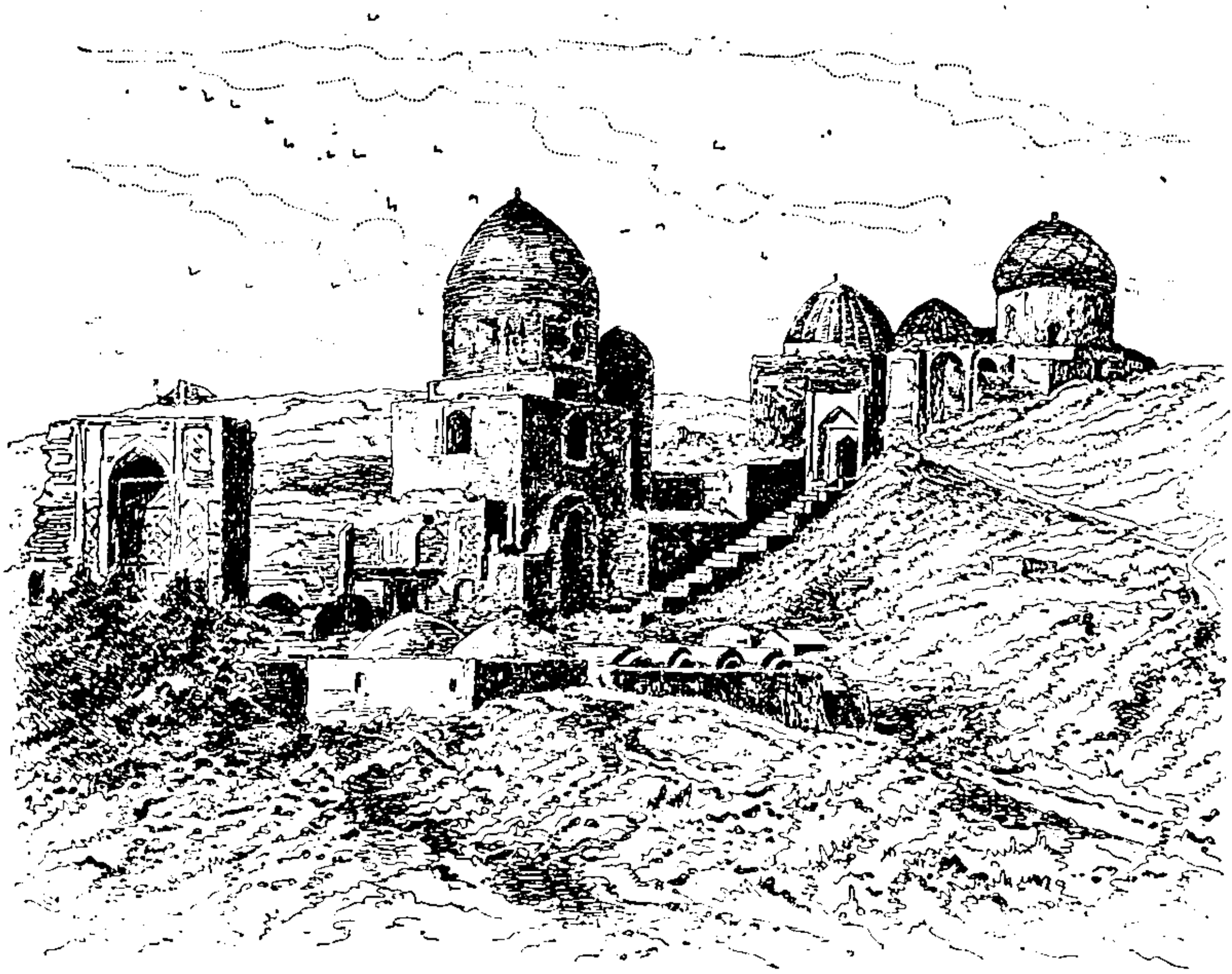
L'étalon noir est étendu sur le flanc et râle. Il agite violemment ses jambes de derrière et dans ses dernières convulsions il semble vouloir courir encore. Il a été frappé d'un coup de couteau sur l'épaule gauche, juste au cœur. Le manche en ivoire artistement incrusté d'argent et de turquoises est resté dans la plaie. Tous connaissent le possesseur de cet arme. Chacun lève les yeux et cherche Dost-Mohammed. Mais où donc est-il passé?... Il était là tout à l'heure encore.... Un nuage blanchâtre qui court dans le steppe indique sa trace. Le meurtrier s'éloigne de toute la vitesse de sa monture.

Allaïar, couvert de poussière, la figure ensanglantée, est étendu sur le sol. Il est privé de connaissance, peut-être de vie. Son vieux père incliné sur son visage pleure silencieusement. Le jeune djiguite tient dans sa main crispée le bouc, enjeu de la course, dont il étreint la toison dans le sommeil de la mort....

... Dost-Mohammed a disparu à l'horizon lointain. Son cheval alezan est toujours « l'unique de la contrée ».

Cette histoire contée à un malade aura-t-elle sur vous le même effet? Après l'avoir entendue de la bouche de Kara-

zine avec un brio et une couleur que je n'ai pu reproduire ici ; fort distrait, ayant oublié mon mal, j'ai dormi jusqu'au matin d'un sommeil réparateur. C'est aussi la grâce que je vous souhaite après m'avoir lu!



Le Shah-Sindeh, mosquée à Samarkand.

CHAPITRE XX

SAMARKAND (*Suite*).

La ville et les monuments.

Occupation de Samarkand, en 1868, par les Russes. — Trahison des habitants. — Défense héroïque de la garnison. — La citadelle. — Monument russe. — Le trône de Tamerlan. — La ville asiate. — Les deux enceintes. — Samarkand, le « Jardin des Saints ». — L'investiture des émirs de Bokhara. — Alexandre III couronné empereur d'Asie à Samarkand. — Revanche de l'histoire. — Une bibliothèque qui n'a jamais existé. — Gour-Emir, le tombeau de Tamerlan. — « Ci-gît un soldat. » — La place du Rhigistan. — Chir-Dar, Tilla-Kari et Ouloug-Beg. — Eglises et séminaires de l'Asie centrale. — L'art mongol. — Shah-Sindeh (le roi vivant). — Un émule du docteur Tanner. — Un Alhambra asiate. — Le Bazar.

Samarkand a été occupé par les Russes en 1868, pen-

dant la dernière guerre soutenue par eux contre l'émir de Bokhara, Mozaffer-Eddin et que nous avons racontée avec détails dans un chapitre précédent.

Pendant que l'émir fortifiait Samarkand, le gouvernement russe sentit la nécessité de concentrer en Asie centrale, à une aussi grande distance de la mère-patrie, les pouvoirs civils et militaires dans une même main. Le lieutenant-général Kauffmann fut nommé gouverneur général du Turkestan avec Tachkend pour résidence.

Au mois de mai 1868, le nouveau gouverneur général quitta Tach-Kouprioukk avec trois mille cinq cents hommes et marcha contre les troupes bokhares qui, au nombre de quarante mille, s'étaient établies sous la protection d'une nombreuse artillerie sur la rive gauche du Zéraf-chan.

L'intrépidité russe eut raison du grand nombre des Asiates. Les tirailleurs du Turkestan qui formaient l'avant-garde du petit corps expéditionnaire du général Kauffmann, passant le fleuve à gué, parvinrent à la rive occupée par l'ennemi et le chargèrent avec une telle impétuosité que les troupes de Bokhara battirent en retraite précipitamment, laissant le champ de bataille aux russes, qui bivouaquèrent sur les positions ennemies. Le lendemain, une députation des notables de la ville de Samarkand vint apporter au général les clefs de la ville. Kauffmann exigea qu'elle se rendît à discrétion. Les troupes russes l'occupèrent, ainsi que la citadelle, Aucun acte de violence, aucun acte de sévérité ne fut exercé à l'égard des habitants qui crurent voir dans la conduite de leur nouveau maître une preuve d'inquiétude et de faiblesse.

Le gouverneur général laissant à Samarkand son matériel, ses ambulances et une garde de sept cents hommes commandée par le major Von Tempel, avait marché à la poursuite de l'armée de Bokhara qui se concentrait dans la direction de Katty-Kourgan.

Huit jours après le départ des troupes russes, les Samar-

kandais introduisirent dans la ville un corps de huit mille Khokhandais et Bokhares qui assiégèrent étroitement dans la citadelle la petite garnison « ourousse ».

Pendant six jours et six nuits, du 14 au 20 juin, les soldats russes soutinrent une héroïque défense. Tous les hommes capables de porter un fusil, les blessés et les malades firent le service au rempart. Déjà les deux tiers des défenseurs étaient hors de combat lorsque le général Kauffmann, qu'un des émissaires envoyés dès le premier jour par le commandant de la citadelle avait pu rejoindre, parut tout à coup devant Samarkand où il revenait à marches forcées. La leçon fut terrible. Plusieurs milliers de soldats asiates périrent passés par les armes. La ville fut livrée au pillage à l'armée pendant trois jours, Les habitants de Samarkand, comme plus tard les Tekkés de l'oasis d'Akkal, venaient d'apprendre à leurs dépens la lourdeur du bras russe quand il frappe.

Aussitôt après, à la fin du mois de juin 1868, l'émir de Bokhara sollicitait la paix définitive (1) qui depuis cette époque n'a jamais été troublée. Aujourd'hui l'émir de Bokhara, auprès duquel réside M. Tcharikow est, comme nous avons eu l'occasion de le dire déjà, le vassal des Russes, tout en conservant les apparences du pouvoir.

Samarkand-Asiate, où nous conduisons nos lecteurs, occupe une très vaste superficie comme toutes les villes d'Orient.

---

(1) Les conditions de la paix furent les suivantes : Indemnité de guerre de 125.000 tillas d'or, soit près de 2 millions de francs et l'annexion des deux villes et provinces de Samarkand et de Katty-Kourgan. — En outre des clauses particulières réglaient le commerce et ouvraient aux sujets et aux marchandises russes le khanat qui leur était resté fermé jusqu'alors. Liberté pour tous les sujets russes, sans distinction de croyance, de trafiquer dans toute l'étendue de la Boukarie sous la protection et la responsabilité de l'émir. Droit d'importation sans restriction aucune des marchandises russes dans le khanat, sans que les droits de douane puissent jamais dépasser 2 1/2 p. 100 de leur valeur. En résumé, libre circulation des marchandises russes et autorisation d'installer des agents dans toutes les villes de la principauté.

Beaucoup de ses maisons renferment des jardins plantés de légumes et d'arbres fruitiers, bien arrosés par les déviations du Zérafchan. Une enceinte fortifiée continue fermait autrefois la ville avant l'arrivée des Russes. Elle subsiste encore au nord, à l'est et au sud et n'a été abattue que du côté de l'ouest où s'élève un monticule assez ardu, au pied duquel s'est développée, à l'ouest et au sud la Samarkand russe. Au sommet est bâtie la citadelle, où la petite garnison russe laissée par le général Kauffmann soutint le siège glorieux que nous venons de raconter.

Un monument commémoratif a été élevé à l'intérieur même de la citadelle. Il est situé contre le rempart, à droite de la porte qui conduit à la ville russe, tout près du corps de garde. Il se compose d'une sorte de tabernacle en pierre, carré, de style romain, haut de deux mètres, placé sur un soubassement surélevé d'une dizaine de marches des quatre côtés et surmonté d'une croix en fer forgé. Le carré, dont le monument occupe le centre, peut avoir huit mètres de côté. Il est entouré d'une chaîne à gros anneaux qui repose sur des bornes tronc-coniques placées de distance en distance et que surmontent des piles de boulets.

Dans une autre partie de la forteresse on voit un trône en marbre grisâtre couvert d'ornements appelé le Kok-Tach. La tradition veut que ce bloc massif ait été le trône de Tamerlan. Jusqu'à l'occupation russe, l'émir de Bokhara, souverain de Samarkand, possédait dans la citadelle un palais où il séjournait assez fréquemment.

Les portes de la ville sarte qui subsistent encore sont au nombre de six et portent les noms, à partir du nord : de Tachkend, de Kalandar-Khana, de Souzân-Sarân, de Kodja-Akhrar, de Paï-Kanak et de Pendjekend.

Samarkand, malgré les nombreux siéges qu'elle a eu à subir dans l'histoire; visitée par Alexandre-le-Grand au quatrième siècle avant Jésus-Christ; capitale des empereurs mongols et du Grand-Khan; ville de jardins et de

monuments, ornée d'écoles et de mosquées magnifiques, métropole religieuse du Turkestan où se conserva dans son fanatisme ardent et dans sa flamme primitive la pure doctrine de l'Islam : Samarkand enfin, sorte de Rome musulmane eut pendant des siècles un renom de grandeur et de prospérité qui parvint jusqu'aux pays d'Occident.

Pour la protéger contre les excursions redoutables des Turkomans du grand désert, ses possesseurs successifs en firent une ville très fortifiée. Elle eut deux enceintes continues — Ecbatane en avait bien sept — dont la première, aujourd'hui démolie, mais dont les traces sont bien visibles, présentait un développement de quarante-huit kilomètres de circonférence, avec galeries, tours de défense et douze portes en fer. Entre les deux enceintes se trouvaient les jardins, les parcs, les faubourgs.

La première enceinte jouait à proprement parler le rôle actuel des forts détachés qui dans les grands camps retranchés contemporains protègent en avant de l'enceinte une zone importante de terrain cultivé, indispensable à l'alimentation et au ravitaillement de la place assiégée.

La deuxième enceinte, qui subsiste encore tout entière, sauf du côté de l'ouest, au pied de la citadelle, là où s'est élevée et se développe chaque jour la ville russe était de terre séchée au soleil. Elle donnait accès par quatre portes dans la ville sainte à laquelle ses deux cent cinquante mosquées, ses quarante médressés ou collèges dont la réputation célèbre dans le monde musulman tout entier avait fait donner le nom du « quatrième paradis ».

Après de nombreuses vicissitudes et de plus nombreux changements de maîtres, Samarkand appartint avant la conquête russe aux émirs de Bokhara, qui conservant à la vieille métropole musulmane son caractère sacré, venaient, après leur avènement, y chercher l'investiture.

La cérémonie avait lieu au collège d'Ouloug-Beg. L'émir, assis sur la pierre sacrée, Kok-Tach, réputée par la tradition le trône de Tamerlan — que nous avons vu

dans la citadelle de Samarkand, — était couvert d'un vêtement de soie blanche et d'un bonnet de feutre blanc, insigne de l'autorité supérieure et élevé trois fois avec des vivats sur les épaules d'un uléma de la mosquée, d'un *séid* ou descendant de Mahomet, d'un grand officier de la Cour et d'un.... *pauvre* entretenu par l'église. La religion musulmane a de ces retours pleins de poésie et de morale élevée.

Si comme on le prétend, S. M. l'Empereur Alexandre III a l'intention, au courant de l'année prochaine, de visiter l'Asie centrale, la nouvelle perle de sa couronne et d'aller jusqu'à Samarkand se faire sacrer empereur d'Asie, la vieille cité asiate verra ce jour-là une bien belle cerémonie.

Le Tzar russe, empereur chrétien, entouré d'une suite éclatante d'officiers, de généraux et d'amis; ayant pour cortège magnifique les princes d'Asie, réduits l'un après l'autre par les armes et devenus aujourd'hui sujets loyaux et fidèles; le Tzar de Moscou s'asseoira à son tour, à la fin du dix-neuvième siècle, dans leur capitale même, sur le Kok-Tach, le trône des conquérants mongols qui vinrent, il y a six cents ans, désoler et ravager la Russie.

L'Ak-Padichah, le tzar blanc apporte aujourd'hui à ces lointaines populations de l'Asie centrale, la paix, la prospérité, le progrès, la civilisation! Quelle revanche mystérieuse de l'histoire et en même temps, quel événement capital et d'une immense portée dans la vie sociale de l'humanité.

Une histoire curieuse m'avait été racontée avant mon départ pour Samarkand, dont il était bien curieux de vérifier l'exactitude.

Lorsque les Mongols conduits par Tamerlan envahirent la Perse au commencement du treizième siècle, ces conquérants, qui n'étaient pas des barbares, s'emparèrent d'une quantité immense de manuscrits arméniens, géorgiens, syriaques, grecs, latins même, qu'ils trouvèrent dans les couvents, les mosquées, les bibliothèques et

chez les particuliers. Tous ces documents, parmi lesquels devaient s'en rencontrer de précieux, furent soigneusement réunis par ordre de l'Empereur, envoyés à Samarkand, déposés dans une forteresse et confiés à la garde d'imans et d'ulémas avec défense absolue, sous des peines terribles, d'en laisser sortir un seul. Cet immense trésor resta ainsi enfoui pendant plusieurs siècles au centre de la mystérieuse Asie, paraissant aussi irrémédiablement perdu pour nous que la bibliothèque d'Alexandrie d'Egypte, dévorée par les flammes au septième siècle sur l'ordre barbare de l'ignorant kalife Omar.

Un jour — c'est ici que commence la légende — un arménien natif d'Ispahan, très instruit dans l'art des langues, parlant, lisant et écrivant l'arabe, le persan, le syriaque et l'afghan, familiarisé par de fréquents voyages avec les langues, les mœurs, les coutumes et la littérature de ces peuples, résolut de pénétrer dans la citadelle de Samarkand. Vêtu en cheik, il fit le voyage de l'Asie centrale et se rendit par Bokhara à Samarkand. — C'est, on le voit, la première idée du *voyage d'un faux derviche en Asie centrale*. — Arrivé à Samarkand, il apprit que les livres étaient entassés dans un château sévèrement gardé; réussit à s'y introduire mysterieusement et pénétra dans un vaste caveau où il vit des milliers de livres jetés à terre, pêle-mêle. Il ne resta qu'une heure : le temps à peine de lire quelques titres ; sa présence en ce lieu ayant été signalée et devant fuir en hâte pour sauver sa tête. Cet Arménien vit une énorme quantité de volumes en caractères grecs : entre autres un ouvrage ayant pour titre : « Histoire des anciens héros de toutes les nations par les pontifes du temple de Diane et de Mars. ». — Il vit aussi des livres syriaques en dialecte arménien sans titres ; puis un manuscrit géorgien ; des manuscrits arabes, grecs, etc., inconnus pour la plupart. L'Arménien emporta même un manuscrit d'Elisée : « Soulèvement national de l'Arménie chrétienne au cinquième siècle contre la loi de Zoroastre, » qu'il a publié et dont une tra-

duction en français a même été faite. Cette histoire est bien invraisemblable. A Samarkand, tous ceux à qui j'ai raconté ce vrai roman n'en connaissent pas le premier mot et n'ont jamais entendu dire rien qui s'y rapporte.

Il y a Samarkand de très anciens, de très précieux monuments pour l'histoire de l'art en Asie, mais il ne s'y trouve pas de bibliothèque importante. Les commissions scientifiques envoyées à diverses reprises par le gouvernement russe n'ont encore découvert rien de semblable. Faut-il croire que ces manuscrits ont vraiment existé et ont été détruits? Faut-il croire à une légende?... La seconde supposition paraît être la plus vraisemblable,

Visitons à présent les principaux monuments de Samarkand asiate : Gour-Emir, Bibi-Khanim, Shah-Sindeh.

La distance qui sépare la ville russe de la ville sarte est vite franchie : deux kilomètres à peine. Nous sommes arrivés dans la ville de Tamerlan.

Bientôt apparaissent les premières échoppes en bois rez-de-chaussée et premier étage avec balustrade, des petits marchands. Ces échoppes sont communes à tout l'Orient. Puis des maisons blanches, bleues, des édifices massifs entourés de jardins, fontaines, tombeaux de saints, écoles, mosquées, etc.

Dans la plupart des villes musulmanes, les larges avenues, les belles places, les voies aérées sont l'exception. Les rues forment autant de couloirs étroits et tortueux où jamais ne pénètre le soleil. Le service de voirie, inconnu, est fait le plus souvent par les oiseaux de proie ou par les chiens errants.

A Samarkand, au contraire, dans la ville sarte les rues sont larges comme des boulevards et se développent en ligne droite dans toutes les directions. L'air et la lumière y circulent librement. Par ses larges avenues, par ses nombreux monuments de toute nature, Samarkand conserve encore aujourdhui un caractère décoratif qui explique la réputation de splendeur et de beauté que les écri-

vains orientaux se sont accordés à donner à cette ville lointaine.

Avec ses innombrables édifices religieux entièrement revêtus de faïences vernissées aux couleurs éclatantes, étincelant au soleil; assise au milieu de ses beaux jardins et de ses grands arbres, Samarkand devait apparaître aux fidèles comme le pays des légendes dorées et des belles dames. Aussi, dans les Mille et une Nuits, est-il question plus d'une fois de « la princesse de Samarkand », la ville qui est « le miroir de la vie » et le « jardin des saints ».

Gour-Émir, le tombeau de Tamerlan, le premier monument qu'on rencontre à l'entrée de Samarkand, au milieu d'un grand jardin, a été élevé à l'endroit même où l'empereur a indiqué l'emplacement de sa sépulture. L'impression que j'ai ressentie en le visitant a été toute autre que celle à laquelle je m'attendais.... Elle n'en a été que plus profonde.

C'est un kiosque isolé, sans aucune des constructions qui entourent d'ordinaire les mosquées ou les sépultures des grands personnages. Un riant parterre environne le mausolée qui est surmonté d'une coupole arrondie à côtes saillantes, qui rappelle la forme chinoise et sur laquelle d'immenses caractères koufiques rappellent les titres de gloire d'un des plus grands conquérants que vit le monde.

L'empereur Timour, Timour-Leng (Timour le boîteux), dont l'autorité s'étendait de la mer de Chine jusqu'à la Vistule, « monarque depuis Cambaluc (Pékin) jusqu'à Cracovie » écrivait Marco-Polo de Gengis-Khan, a voulu reposer à Samarkand, sa ville préférée, qu'il avait tant contribué à embellir et qu'il appelait « l'œil et l'étoile de son empire ».

Il a tracé lui-même le plan de son tombeau et indiqué comment il voulait dormir son dernier sommeil : « Une pierre et mon nom, rien de plus ! » avait dit en mourant l'empereur mongol. Le vœu suprême du grand faucheur de peuples a été accompli. Il dort ici comme dans la tente de campagne surmontée de la queue de cheval et

qu'il emmenait partout avec lui. C'est bien la tombe du soldat et du conquérant, dont l'unique pensée fut la guerre ; qui passa sa vie dans les camps, au milieu de son armée.

Sous cette coupole simple et nue, aux murs blancs crépis à la chaux, Tamerlan repose la main sur la poignée de son sabre. Ce kiosque isolé sans aucun ornement d'architecture, sans hautes terrasses, sans minarets élevés, offre un caractère à la fois de grandeur et de tristesse qui s'accentue encore quand on a pénétré à l'intérieur.

Ici rien n'est sacrifié au luxe et à la décoration. Ni arabesques, ni faïences vernissées, ni tapis, ni drapeaux, ni inscriptions glorieuses. Cinq pierres plates portant des inscriptions à demi effacées, entourées d'une balustrade en marbre blanc, indiquent l'endroit où repose Tamerlan entouré de ses quatre fils. La pierre tombale du conquérant tartare, en jade noir taillé, s'élève de quelques centimètres au-dessus des autres, les dominant encore dans le sommeil éternel. Les murs sont nus, sans décoration d'aucune sorte. Un escalier de quelques marches conduit dans la crypte qui prend jour par des soupiraux sur le jardin. Il y a ici huit sarcophages blanchis à la chaux : outre Tamerlan quatre de ses fils, sa femme et deux de ses filles. Une galerie de marbre fait le tour de la crypte et isole les tombeaux.

Nous gardons tous le silence. On sent, comme dit Byron, « que quelque chose de grand plane ici ! » Des mollahs d'un rang élevé veillent constamment. Ils se relèvent à tour de rôle et gardent jour et nuit le tombeau de l'empereur.

L'immense empire que Tamerlan avait fondé est depuis des siècles tombé en poussière. D'autres lui ont succédé qui eux aussi ont disparu. Et dans ce coin reculé de l'Asie, le respect « in memoriam » qu'inspira le Grand Boîteux est resté aussi vivace qu'au jour de sa mort dans le cœur de ses peuples dégénérés. L'autorité russe voit sans inquiétude cet hommage posthume rendu au passé.

La place du Rhigistan, située au milieu de Samarkand, est la seule place régulière et vraiment monumentale que nous ayons vue en Asie. Sur trois de ses côtés s'élèvent les magnifiques mosquées ou écoles de Chir-Dar, de Tilla-Kari et de Ouloug-Beg. Ces magnifiques constructions étonnent par leurs dimensions démesurées et présentent un aspect majestueux que je n'ai retrouvé nulle part dans le monde musulman. Il étonne par sa grandeur imposante.

Ces médressés, orgueil de l'Asie centrale, sont revêtues de tuiles émaillées. Elles abritent de nombreux séminaristes que l'on voit promener vêtus de robes bleues ou jaunes, étudiant le livre sacré sous les grands arbres des jardins où fleurissent les roses et où chantent les rossignols.

Ces écoles, qui ont été reconnues par le gouvernement russe, sont richement dotées et possèdent des biens considérables et de main-morte, c'est-à-dire inaliénables. Ces biens religieux sont dits biens *habbous* dans le Maghreb, au Maroc, en Algérie, en Tunisie et en Egypte. Ils s'appellent en Asie comme à Constantinople, où la question a donné lieu bien souvent à des incidents graves, des biens *wakoufs*. La loi musulmane interdisant la propriété de valeurs mobilières qui rapportent intérêt, tels que titres de rente, actions, etc...., les wakoufs se composent seulement de propriétés foncières ou de boutiques dont les mollahs perçoivent les revenus, parfois très considérables.

Les wakoufs de Tilla-Kari profitent de terres considérables situées au sud de Katty-Kourgan, parfaitement cultivées et d'un rapport important.

Le revenu de Chir-Dar se compose en grande partie de boutiques que le médressé posséde au bazar et aussi d'une somme de vingt-cinq mille tengas, environ trente mille francs, dont le gouvernement russe paye une partie chaque année.

Tilla-Kari signifie « travail d'or ». Comme à la mos-

quée de Shah-Sindah dont il sera question plus loin, nous distinguons très bien sur les tuiles émaillées aux couleurs éclatantes dont se composent les revêtements de la mosquée des filets d'or pâlis qui ont traversé les siècles.

Chir-Dar, le plus beau des trois monuments, occupe le fond de la place du Rhigistan. Il mérite une description rapide. En certaines de ses parties cet immense monument tombe en ruines. Mais ce qui reste debout donne la mesure des proportions gigantesques qu'il présentait autrefois. Quand on réfléchit que ceux qui ont construit à Samarkand ces vastes constructions, immenses comme les palais de Ninive et de Babylone les ont édifié dans un pays où il n'y a que de la terre, on éprouve un sentiment d'admiration.

Une immense façade carrée qui paraît inachevée, mais dont le temps a effrité la partie supérieure, haute et massive comme le rempart d'une forteresse, curieusement ouvragée en toutes ses parties, brillante avec ses revêtements en faïence vernissée aux couleurs vives; terne là où elles sont tombées, est percée d'un porche grandiose qui paraît creusé dans son épaisseur, dont l'arc d'ogive monte jusqu'au sommet même de la façade et qui abrite le vestibule peu profond du medressé.

Ce vestibule, aussi soigneusement ornementé que l'extérieur, est décoré jusqu'à la naissance de l'ogive par des briques émaillées d'un ton différent de celles de la façade. Le dessin forme ici des zigzags, des lignes brisées et des étoiles pareilles à celles qu'on rencontre dans les bois ajourés des balcons arabes ou *moucharabis*. Le fond du vestibule est divisé par le milieu dans le sens de la largeur en deux parties séparées par une petite balustrade de marbre, dont les motifs d'ornementation sont les mêmes. Dans la partie inférieure sont percées cinq ouvertures, toutes en retrait : deux petites portes, une grande au milieu avec une fenêtre au-dessus de chaque petite porte. La grande porte seule est terminée par un arc d'ogive. Les autres ouvertures, comme dans les façades

de nos cathédrales, ménagées dans un retrait ogival sont carrées et semblables aux portes basses de nos églises. L'ouverture est la moitié seulement de l'arc d'ogive qui a formé le retrait de la porte; les fenêtres en sont le quart. Cette disposition contribue encore à augmenter pour l'œil les proportions du monument.

Derrière le vestibule s'ouvre l'entrée du médressé, caché par une immense draperie rouge.

A droite et à gauche de la façade, sur le même plan, se développe une muraille de quinze mètres de haut, percée seulement de deux ouvertures pratiquées dans une niche creusée dans la partie voisine de la façade. Cette muraille est brusquement interrompue, après une dizaine de mètres, par deux colonnes faisant saillie et limitant les côtés du médressé comme les tours d'un château fort.

Ces deux colonnes massives, plus larges à leur base qu'à leur sommet, qui montent aussi haut que la façade, sont les minarets des mosquées intérieures du médressé. En effet, derrière chacune de la partie de muraille qui encadre la façade, une coupole de forme asiate, à côtes de melons, avec des inscriptions koufiques pareilles à celles du tombeau de Tamerlan, s'élève avec élégance, achevant l'harmonie de ce majestueux ensemble.

La façade, la muraille, les minarets, nous le disons pour la dernière fois, sont revêtues en toutes leurs parties, sauf aux endroits où le temps les a fait disparaître, de briques vernissées aux couleurs vives qui augmentent au delà de toute croyance l'aspect décoratif de ce curieux et magnifique monument, le plus beau de l'Asie centrale.

Je n'ai vu qu'à Samarkand et à Bokhara les ornements en briques vernissées présenter d'aussi gracieuses dispositions. N'ayant pas encore visité la Perse, je ne puis me rendre compte si les mosquées d'Ispahan ou de Chiraz offrent d'aussi belles, en même temps d'aussi gracieuses compositions céramiques. Elles peuvent égaler, mais non surpasser celles de Samarkand. Les mosaïques de fleurs surtout sont merveilleuses de coloris. Les bleus, les

jaunes, les noirs, les verts, les roses, sont d'une variété extraordinaire. J'ai honte de déclarer que nous avons accepté avec plaisir des fragments de briques vernissées — larges comme deux paumes de la main — qui nous ont été offerts par les religieux de Shah-Sindeh en échange de quelques kopecks.

M. Simakow, archéologue russe très distingué, auteur d'une histoire de l'art dans l'Asie centrale est, arrivé, après de nombreuses études comparatives à cette conclusion intéressante que l'ornementation persane, considérée jusqu'ici comme originale, n'avait été qu'une imitation de l'ornementation mongole de l'Asie centrale qui avait également inspiré à l'origine certains artistes russes qui reçurent ainsi des impressions orientales.

Allons à présent visiter la mosquée de Shah-Sindeh (le Roi-Vivant) située à l'autre extrémité de la ville.

Nous traversons Samarkand en voiture, au grand galop de nos équipages qui soulèvent une poussière aveuglante. Nous passons sous les arcades du bazar des bonnets et des khélats de soie, suivis d'une multitude de gamins pieds nus, ayant pour tous vêtements une chemise flottante, qui courent derrière nos voitures en demandant quelques kopecks et nous arrivons enfin à «la fleur de la religion».

Shah-Sindeh, à l'extrémité nord de la ville, où l'on arrive après l'avoir traversée dans toute sa longueur et laissé le Rhigistan bien en arrière, est la plus belle mosquée de Samarkand et, nous le croyons sans peine, de toute l'Asie centrale. Elle peut supporter la comparaison avec les plus belles mosquées du Caire et de Constantinople, par son élégance, sa belle architecture, la perfection de ses décorations intérieures et l'importance de ses constructions élevée en souvenir d'un grand saint, Sultan Kassim-ben-Abbas, qui vivait au huitième siècle de l'hégire et passa son existence entière à prier pour les serviteurs de Dieu dans une niche qu'il s'était creusée sous terre. Shah-Sindeh présente les dispositions ordinaires

des mosquées : enchevêtrement de constructions ajoutées les unes aux autres, de salles d'étude, de prière, de cours intérieures, entourées d'arcades, de couloirs abrités et de cellules étroites garnies de nattes.

Une école (médressé) est attachée à la mosquée. Son personnel nombreux de mollahs vit sur les biens du temple, apprenant sous la direction de professeurs renommés à commenter le livre saint qu'ils iront plur tard enseigner à leur tour aux fidèles de l'Asie centrale et du Turkestan chinois.

Jusqu'en 1884 l'autorité russe du Turkestan ne s'est mêlée en rien à l'instruction populaire des indigènes, laissant ces derniers agir à leur guise par cette considération que tout l'ensemble de l'enseignement dans les écoles musulmanes (les *médressés* et les *mehtebs*) porte un caractère essentiellement religieux, basé sur le Coran et tout à fait étranger à la science. Depuis quelque temps, l'administration a trouvé nécessaire d'ouvrir les écoles musulmanes russes dans lesquelles l'enseignement de la langue russe et des éléments de la science est confié à un instituteur russe, tandis qu'un instituteur de la contrée y enseigne la langue indigène et la religion musulmane. La première des écoles de ce genre a été ouverte en 1884 à Tachkent et a donné d'excellents résultats. La seconde école fonctionne à Samarkand depuis 1887.

On monte à Shah-Sindeh par un escalier de soixante-seize marches. A droite est un mur très élevé; à gauche se succèdent plusieurs salles rondes surmontées de coupoles, élevées par la piété des fidèles et recouvertes à l'intérieur et à l'extérieur de magnifiques briques vernissées très anciennes, les plus belles et les plus compliquées comme dessin qui se puissent voir.

Ces dessins ont été longtemps attribués à des artistes persans de la belle époque, captifs ou amenés ici à grands frais. Vous avez vu plus haut qu'il n'en est rien. Ces dessins en relief sont du pur art mongol, formés d'entre-lacs d'encadrements ronds et rectangulaires, d'arcs brisés di-

visés en secteurs avec des motifs rappelant la feuille de palmier. Ils ont un caractère d'originalité spécial et d'un coloris éclatant

Ces briques émaillées se retrouvent à l'intérieur de la mosquée, dans la crypte de laquelle est le « turbé » du saint, couvert de riches tapis et de soies éclatantes, orné de drapeaux à queues de cheval.

Dans une cellule voisine des tombeaux, un pieux Musulman fait son salut. Émule du docteur Tanner et de Succi, il est en voie, dit notre guide, d'arriver à la perfection par le jeune et l'abstinence Nous n'avons pu contempler les traits de ce saint homme. Mais la vérité m'oblige à déclarer qu'il s'échappe du trou noir où il habite depuis neuf jours déjà une odeur nauséabonde. On voit que le grand saint Kassim-ben-Abas a laissé des fervents disciples.

Jetons un dernier coup d'œil sur l'intérieur de Shah-Sindeh. C'est un émerveillement pour les yeux. L'ensemble est très harmonieux et très éclatant à la fois. Les colonnes, les arceaux, les frontons, les niches creusées en cellules d'abeilles, tout ce que l'architecture musulmane et l'art mongol ont produit de plus achevé est réuni à Shah-Sindeh. Ceux qui ont construit et orné cet Alhambra asiate étaient des artistes d'un goût très sûr.

Mais dans quel délabrement est déjà tombée cette merveille ! Nous apprenons avec un vif plaisir que le gouvernement russe a fait copier avec soin tous ces panneaux uniques destinés à disparaître dans un avenir peu éloigné. Déjà, en certaines parties, le revêtement est tombé, faisant apparaître à nu le mur jauni et les briques rouges.

La plus belle place de Samarkand, après le Rhigistan, est celle de Bibi-Khanim, où se trouve le tombeau d'une des femmes de Tamerlan, chinoise d'une grande beauté, dit la tradition. Ce médressé a été bâti au huitième siècle de l'hégire. Malheureusement, ce médressé de dimensions imposantes tombe en ruines. Il est trop tard pour espérer le conserver. Des pans de murs sont écroulés. Sa

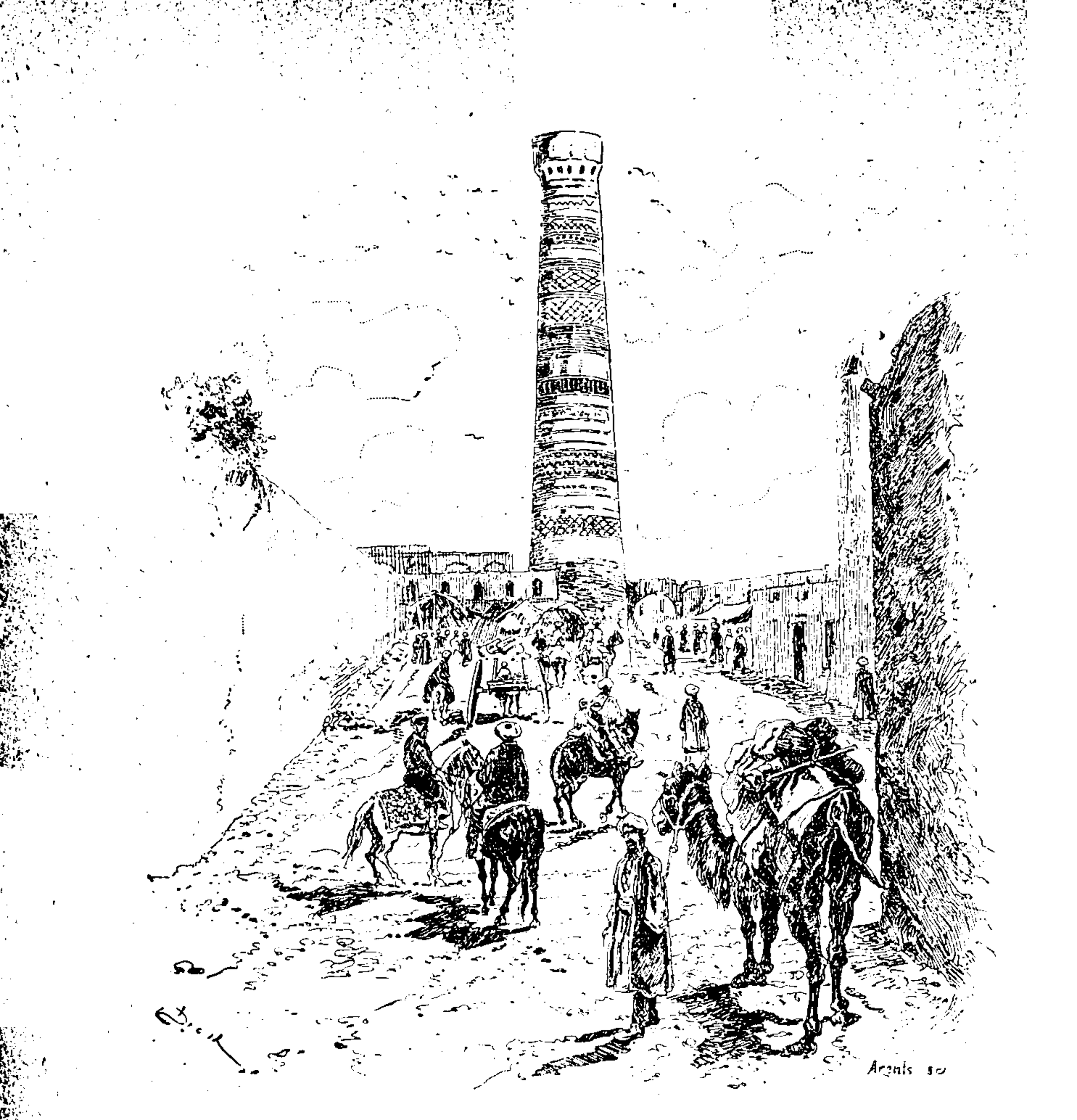
destruction n'est plus qu'une question de temps. Bibi-Khanim se rapproche beaucoup, comme forme, de Tilla-Kary dont nous avons donné une description détaillée.

A présent, allons jeter un coup d'œil au bazar. Composé d'une infinité de rues couvertes, le bazar de Samarkand est un monde où viennent se rencontrer, sur un même marché, les produits de l'Europe, de l'Inde, de l'Asie centrale et de la Chine. Mais il est loin d'atteindre pour l'importance des transactions le bazar de Bokhara, dont nous parlerons avec détails dans un chapitre spécial. Bokhara est restée la métropole commerciale de l'Asie centrale.

Les jours de marché, le lundi et le samedi, une foule cosmopolite et bigarrée se presse dans les rues étroites du bazar. Ce sont d'abord les Sartes de la ville, les Uzbegs aux figures bibliques, austères, à la barbe épaisse et frisée, coiffés d'énormes turbans en mousseline. Nomades du steppe, Turkomans farouches, aux pommettes saillantes, vêtus de robes en poil de chameau; Juifs reconnaissables, comme en tous pays, à leur obséquiosité persistante, les cheveux ramenés en boucles luisantes sur les tempes ; Indiens, petits hommes bruns, avec des cheveux frisés et luisants, comme frottés de graisse, vêtus de robes gros-bleu, coiffés d'un petit bonnet noir, avec une marque rouge au front, symbole de la flamme sacrée, Afghans aux vêtements écarlates, aux cheveux flottant sur les épaules ; enfin, mendiants en haillons, habillés en derviches.... Ce sont pour la plupart des énergumènes, des thaumaturges qui ont renoncé au monde, des prophètes, gens qui jouissent d'une grande autorité chez ces peuples à demi sauvages; des vagabonds qui voyagent toujours pendant tout le cours de leur existence; d'ardents fanatiques, chanteurs et orateurs en plein air, qui sèment la haine contre tout ce qui n'est pas musulman. Ils sentent aujourd'hui que toute révolte contre les Ourousses » serait inutile. Ils rongent leur frein et ne sont plus redoutables.

Voici un coin du bazar vu au retour. En revenant à pied de notre visite aux monuments à travers la ville sarte, nous nous arrêtons devant un marchand de thé indigène, « le kawadji » de l'Asie centrale. La boutique est une niche garnie de nattes sur lesquelles des clients accroupis ou couchés rêvent ou dorment. Un Sarte au teint fleuri, coiffé d'un bonnet pointu, vêtu d'une robe rouge est assis sur un tapis, les jambes croisées, devant un foyer de charbons ardents. Il dévore avidement un volumineux pilaf — le couscoussou de l'Asie — dont la masse jaune et odorante s'élève devant lui. Il plonge tour à tour ses deux mains dans cette masse de riz gras, puis lèche ses doigts luisants : vilain spectacle. Un grand samovar de cuivre fabriqué en Russie préside à la scène. Ce samovar allumé depuis l'aurore siffle et laisse échapper par toutes ses ouvertures des bouffées de vapeur. Dans le fond brillent des rangées de kounganes, (théières en cuivre), ornées de ciselures, accrochées aux parois des magasins, à l'usage des clients de distinction. Des sacs bourrés de kichmich (petit raisin), d'ourouks (abricots) et de différents fruits secs ont aussi trouvé leurs places contre les murs. Des fruits, des légumes secs sont pendus au plafond noirci comme dans nos chaumières de France. Devant la boutique est arrêté un jeune garçon pieds nus qui porte sur sa tête une pyramide de galettes brûlantes.

Les marchands de fruits sont cantonnés en avant des constructions maçonnées du bazar, sur des planchettes de bois. Ils vendent des melons, des pastèques, des cerises, des abricots. Des parasols jaunes, en nattes, tendus sur de minces perches et semblables à d'immenses champignons ombragent les boutiques en plein vent. Auprès d'eux sont les marchands de poisson qui font frire leur marchandise dans l'huile de sésame, tournant et retournant le poisson fendu en deux et saupoudré de poivre.



La Tour des supplices à Bokhara.

CHAPITRE XXI

Bokhara.

Bokhara-Station. — Le général gouverneur du Turkestan visite l'émir. — L'armée bokhare. — Bokhara depuis le Transcaspien. Commerce local. Médecins asiates. La ville russe. Immense commerce. Objets d'échange : Importations et exportations. Marchandises russes protégées. Le commerce de l'Inde anglaise frappé. — Les velours de Samar-

kand et de Bokhara. — Au « Bon-Marché », au « Louvre », au « Printemps ». — Bokhara à Paris. — Saïd-Abdul-Akkad. — M. Tcharikow. — Investiture russe. — Œuvres de bienfaisance musulmanes. — Les équipages de l'émir. — Dans la poussière. — Fertilité de la campagne. — Une promenade mouvementée. — La citadelle. — La résidence. — A travers la ville. — La fosse aux punaises. — Au bazar. — La « rechta ». — Charmeur de serpent et prestidigitateur. — Le public. — Ce qu'on faisait aux horlogers à Bokhara. — Départ.

Ces deux mots : « Bokhara-Station », ne semblent-ils pas le comble de la fantaisie, surtout si l'on songe qu'il y a trois ans à peine Bokhara était une des villes les plus fermées du monde musulman; la cité religieuse par excellence, « Bokhara-Cherif », interdite aux infidèles sous peine de mort? Bokhara n'attirait pas chaque année, comme la Mecque, un peuple nombreux de fidèles. Mais, en revanche, tout croyant savait trouver en Turkestan la source unique de la vertu de l'Islam, restée à l'abri de toute souillure, près des saints de Khiva, de Bokhara et de Samarkand.

Hélas! les temps sont bien changés. Les deux journées qui viennent de s'écouler ont porté un coup décisif au fanatisme musulman dans l'Asie centrale et fait une large brèche au mur qui y séparait encore le monde occidental et le monde musulman.

Avant-hier (17-29 mai 1888), pour la première fois, le gouverneur général du Turkestan russe, aide de camp général Rosenbach, représentant de l'empereur de Russie, est venu saluer, au nom du Tzar russe, l'émir de Bokhara, souverain protégé de la Russie et a reçu de ce prince l'accueil d'un vassal pour son suzerain. Son Altesse Saïd-Abdull-Akkad est un prince à l'esprit ouvert, aux idées modernes. Il a, comme prince héritier, assisté à Moscou aux fêtes du couronnement et a remporté de son lointain voyage une influence très nette de la puissance des Russes. N'y pouvant échapper, il a tenté d'en tirer pour son peuple et pour lui-même le meilleur parti possible. Voilà, je crois, l'explication vraie de l'accueil

exceptionnel que l'émir vient de faire au représentant du Tzar.

Le prince est venu, bien que nous soyons en temps de Ramadan, au-devant du général russe.

L'entrevue a eu lieu à la station de Kermineh, sur le territoire bokhare, à cinquante-huit verstes de la frontière russe. Le 19 mai, à six heures du matin, le train spécial qui amenait le gouverneur général entra en gare. Une tente en soie, d'une richesse incomparable, était dressée tout près du quai de la gare. L'émir se trouvait sous cette tente, accompagné d'une suite nombreuse, magnifiquement vêtue de robes en drap d'or et coiffée de turbans en châles du Cachemire. Le souverain était assis sur un trône, devant une table auprès de laquelle était placé un fauteuil d'honneur pour M. le général Rosenbach.

Le général Rosenbach, entouré d'un brillant état-major, a reçu avec les plus grands égards les hommages de l'émir de Bokhara. Les cadeaux d'usage ont été distribués : par l'émir, chevaux de selle superbement harnachés, khélats de soie aux riches couleurs, vêtements d'apparat pour le général et sa suite ; par les Russes, vases d'argent, ornements russes, objets d'art.

La rencontre a été très cordiale. L'émir a offert au général une foule de riches cadeaux, tout un peloton de chevaux couverts de caparaçons brodés d'or, plus de trois cents robes orientales de prix, une aigrette en diamants, la décoration même qu'avait portée le père du souverain.

L'émir s'est approché du général et enlevant sa propre croix, l'Étoile de Bokhara, qu'il avait sur la poitrine, il l'a remise au général : — « Mon père, lui a-t-il dit, portait cette croix. Il est mort. Vous avez remplacé mon père. Cette croix doit vous appartenir. Portez-là, et que tout le monde sache bien que j'écouterai toujours vos bons conseils et vos sages avis ! » Politesse orientale, si l'on veut, mais tableau bien réglé au grand plaisir des Russes, qui se déclarent enchantés.

Deux heures plus tard, le gouverneur général rendait à l'émir la visite qu'il venait de lui faire, dans un jardin voisin de la ville. Après les politesses d'usage, après l'échange des présents, le général passait en revue, sur la demande de l'émir, l'armée bokhare, fort bien tenue, ma foi, avec la veste rouge, le pantalon bleu et la botte russe. L'infanterie, composée de quatorze bataillons, est armée de fusils Berdan, cadeau de l'empereur de Russie envoyé à la suite d'échecs subis par les troupes bokhares dans les provinces du Nord, à la rentrée des impôts, l'année dernière. La cavalerie est formée de deux escadrons, et l'artillerie attelée compte dix pièces. L'effectif total de la petite armée bokhare est d'environ douze mille hommes.

Pour passer cette revue, le général gouverneur était venu sans escorte, accompagné seulement de son état-major particulier et de six cosaques. Il donnait ainsi à l'émir une marque de sa confiance, affirmant en même temps la sécurité de la Russie là où il y a quelques mois à peine les étrangers couraient un danger permanent, par suite du fanatisme religieux. Tout s'est bien passé. Le mérite en revient pour la plus grande partie à l'habile résident politique de la Russie à Bokhara, Nicolas Tcharikow. Le soir, un train spécial ramenait à l'Amou-Daria le général et son état-major. Il repartit le lendemain même pour Samarkand et Tachkend, siège de son grand commandement, après une journée bien employée pour la Russie.

La ville reculée de Bokhara, qui fut pendant si longtemps mystérieuse pour les Européens, fermée aux explorateurs hardis que la mort attendait s'ils étaient reconnus, est à présent le rendez-vous non seulement des voyageurs ou des marchands russes que leurs intérêts ou leurs affaires amènent dans cette ville de commerce, une des plus importantes de l'Asie, mais en outre Bokhara est visitée par de nombreux touristes russes ou étrangers.

Depuis que le chemin de fer a pénétré ici, les indices d'une existence toute nouvelle se manifestent avec une

rapidité étonnante. L'aspect très oriental de la ville se modifie graduellement. Il n'y a pas longtemps encore, un homme habillé à l'européenne était une apparition rare à Bokhara et excitait la curiosité des indigènes. Maintenant on rencontre dans toutes les rues des négociants russes et leurs commis, des voyageurs vêtus en chrétiens; des attelages russes. Les dames russes circulent librement, même à cheval. Des voyageurs étrangers arrivent l'un après l'autre, On a vu dans ces derniers temps M. Lansdale, pasteur anglican, don Alphonse, frère de don Carlos, voyageant sous le nom de Juan de Helva, plusieurs officiers français, parmi lesquels M. le capitaine de Pontevès-Sabran. L'émir a fait construire plusieurs maisons à la russe et envoyé des ouvriers à Tachkend pour apprendre les procédés de construction. Les tailleurs bokhares commencent à faire venir de Russie des machines à coudre. Le chemin de fer va hâter les progrès de ce mouvement.

L'inauguration du chemin de fer de Samarkand a amené dans la vie intime de la ville sainte de Bokhara des résultats qui se font sentir dès à présent, quelques semaines à peine après l'inauguration.

La dernière nouveauté du bazar de Bokhara, ce sont les lampes à pétrole, dont la vogue est extraordinaire. L'administration de la ville a décidé d'éclairer les rues au moyen de réverbères à pétrole, au lieu des veilleuses à l'huile de graine de cotonnier usitées jusqu'ici. Une vraie sensation a été produite par l'ouverture d'une boutique d'articles manufacturés européens, avec devanture vitrée, à l'instar des magasins de Moscou, de Varsovie, de Vienne. Cette boutique, qui appartient à un ancien drogman d'une ambassade bokhare envoyée naguère à Saint-Pétersbourg, fait de brillantes affaires.

Les conditions sanitaires de Bokhara ne sauraient être considérées comme mauvaises, malgré de très nombreux cas de petite vérole noire, mais sans caractère épidémique et malgré les maladies de la peau qui n'épargnent même

pas les classes supérieures de la société. Les médecins européens sont inconnus à Bokhara. On se fait traiter généralement par des devins venant de l'Inde, de la Perse et de la Chine. Au mois de mai 1888, un pharmacien juif de Tiflis est allé s'établir à Bokhara. Ses médicaments ayant guéri différentes maladies de la peau, sa popularité croît de jour en jour.

Cette prééminence commerciale s'explique d'abord par le bon marché des produits russes, bon marché que les Asiatiques préfèrent à la bonne qualité ; ensuite par les facilités de transport que la Russie possède, seule de toutes les puissances européennes pour amener par des voies relativement rapides et économiques, ses produits sur les marchés de Bokhara, d'où ils repartent ensuite pour Hérat et Khiva.

Des documents statistiques officiels anglais, il résulte que depuis plusieurs années le chiffre total des transactions commerciales entre le Pendjab et l'Afghanistan sont en diminution progressive. Il faut attribuer cette décroissance à l'emploi de plus en plus considérable par les Afghans des marchandises russes. En outre, depuis 1881, la Russie a interdit l'importation directe des marchandises étrangères sur les marchés des possessions russes de l'Asie centrale. En même temps elle frappait de droits élevés les couleurs, les tissus, le thé venant de l'Inde, portant un coup mortel au commerce que le Pendjab faisait avec le nord de l'Afghanistan.

Les exportations faites par Bokhara consistent principalement en corne, toiles peintes, martre, peaux chamoisées. laines de toutes sortes, soies grèges ou de couleur, etc. Ces marchandises sont expédiées par la Russie, les unes par les caravanes allant à Kazalinsk ; les autres étaient envoyées par la Sibérie, sur la foire de Nijni-Novgorod. au moyen de la route de poste par Tachkend.

A présent elles vont l'être par le Transcaspien vers la mer Caspienne d'où elles se dirigeront directement sur la

Russie par Astrakan et la Volga ou vers le Caucase par Pétrowsk et Batoum, de là sur Bakou et l'Europe.

Avant peu d'années, avant peu de mois peut-être certains articles de l'Asie centrale feront leur apparition sur les marchés européens, où ils sont jusqu'ici complètement inconnus. Nous citerons par exemple les magnifiques soies et les magnifiques velours de Samarkand et de Bokhara, d'une fabrication et d'une couleur spéciales. Les pièces que j'avais achetées sur place ayant disparu au retour, dans le trajet de Bokhara à la mer Caspienne, j'ai voulu à mon arrivée à Paris en trouver de semblables. Je me suis adressé sans succès aux trois grandes maisons du *Bon Marché*, du *Louvre*, du *Printemps*, puis aux marchands d'étoffes orientales de Paris. Les velours bokhares étaient inconnus ou du moins ces maisons n'ont pu m'en présenter un seul morceau. Depuis l'ouverture du Transcaspien, le trafic de la gare de Bokhara a pris des proportions qui ont dépassé les prévisions les plus optimistes.

Avant son départ de Paris, au mois de septembre, le général Annenkow m'a fait part des derniers renseignements qu'il avait reçus de l'Asie centrale.

Depuis le mois de juillet les transactions journalières de la gare de Bokhara étaient supérieures à trois mille roubles (plus de dix mille francs). Au bout de l'année, ceci fera un joli total.

Les commerçants de Bokhara ont des correspondants dans certaines villes de l'Europe. J'ai parlé d'un Bokhare, marchand de coton, établi à Moscou et revenant dans son pays, qui a fait avec nous la traversée de la Caspienne. J'avais entendu dire que des Bokhares, marchands de soie, étaient établis à Paris. Le fait m'a été confirmé par M. Tcharikow, le résident russe à Bokhara.

C'est le lendemain de la visite du général gouverneur du Turkestan à l'Emir, que nous avons pénétré dans la ville sacrée de Bokhara, non plus en vertu d'une autorisation spéciale de l'Emir, comme étaient astreints à en

recevoir jusqu'en ces derniers temps les voyageurs européens, mais comme de simples touristes visitant le pays, n'ayant sollicité aucune permission. Nous n'avons pas été reçus par Saïd-Abdul-Akkad, qui était absent.

M. Klem, adjoint au résident politique M. Tcharikow retenu au camp du gouverneur général, prévenu de notre visite, a envoyé pour nous à la station tous les équipages disponibles de Bokhara, y-compris les deux voitures de l'émir.

Celles-ci méritent une description particulière. Comme forme, elles rappellent l'antique cabriolet avec un caisson derrière. Elles sont entièrement peintes en vermillon et ont comme attelage quatre chevaux montés chacun par un postillon bokhare aux jambes nues, dont l'unique souci est bien plutôt de faire galoper sa bête que de donner à la voiture une vitesse uniforme.

Nous partons ventre à terre et sans la moindre escorte sur une bonne route et par une poussière aveuglante. Partout des champs d'orge et de blé, des terres à luzerne encadrées de massifs de verdure. L'eau est admirablement aménagée et le soleil et l'eau réunis produisent des merveilles. Voilà, à peu de distance l'un de l'autre, trois champs de blé. Ici, la moisson est faite; à côté, le blé jaunit déja et plus loin verdit seulement. Plusieurs récoltes sont, à Bokhara, la règle générale. Partout la végétation est riche et vivace. Nous traversons un, deux, trois gros bourgs. Le chemin est très fréquenté. Des gens à pied, à cheval, montés à deux sur un bourriquet, des chameaux chargés de ballots de coton ou de soie, marchent en file à nos côtés ou nous croisent, allant vers la ville ou s'en éloignant. Chaque semaine, une caravane de deux cents chameaux part de Hérat pour Bokhara et une autre de Bokhara pour Hérat. Ce simple fait donne une idée de l'importance considérable des échanges entre les khanats de l'Asie centrale et l'Afghanistan.

Notre attelage continue à marcher à toute vitesse. Les traits se rompent. Qu'importe! On les rattache. Et

nous voici repartis de plus belle. Incidents de voyage comme au bon temps des diligences. Un cheval s'abat, épuisé de fatigue ; une voiture verse, sans accident de personne, fort heureusement. Enfin, après deux heures et demie de marche à plein galop, nous franchissons une des portes de la ville. Un cimetière important en occupe les abords. Sous la voûte, un corps de garde de quatre hommes nous porte les armes.

Très pittoresque entrée. L'enceinte crénelée qui entoure Bokhara est en briques séchées au soleil. Un fossé à moitié comblé est en avant. Nous pénétrons dans des rues étroites, couverte de joncs en certaines de leurs parties, pour les abriter du soleil. Les habitants nous regardent passer. Malgré l'impassibilité musulmane, le visage de ces gens trahit un étonnement mêlé de crainte et... de regret. Il subissent un événement qu'ils ne pourront plus empêcher. Jai vu déjà la même impression sur le visage des habitants de Kairouan, la ville sainte de la Tunisie au lendemain de notre conquête.

A travers des rues étroites, des places ombragées de beaux ormes, des péristyles de mosquée, des avenues plantées de peupliers, dont la propreté nous étonne ; au milieu d'une population curieuse nous arrivons à la résidence russe, édifice carré, sorte de bordj algérien, dans une bonne situation dominante, pafaitement disposé pour résister à un coup de main.

C'est là qu'habitent, entourés de tout le confort que peut donner la vie occidentale en Asie centrale, M. Tcharikow, résident politique, et son adjoint, M. Klem, avec leur famille, leurs domestiques, leurs djiguites (serviteurs indigènes), et vingt cosaques bien armés. C'est précisément le nombre de soldats fixé par le traité que le résident français à Madagascar a auprès de lui à Tananarive. A Bokhara, la Russie a fixé elle-même le chiffre de sa garnison parfaitement suffisante, excepté dans le cas où les Bokhares (qui n'ont pas encore senti le poids des armes russes) s'aviseraient, pour une raison ou pour une

autre, de tenter un réveil d'indépendance qui, suivi d'une répression terrible, n'aurait pas de lendemain.

Après un excellent déjeuner sous des arcades pleines de fraîcheur, nous visitons la ville et les bazars. Bokhara, qui compte plus de cent mille habitants manque de caractère. Elle s'étend sur une vaste étendue et la plupart des maisons sont en pisé. Les monuments : mosquées et écoles sont seuls en briques. Malgré sa haute antiquité Bokhara est loin, par les monuments, d'approcher de Samarkand. Les faïences vernissées ont presque partout disparu des édifices. La grande place offre seulement à nos regards curieux la haute tour d'où sont précipités les condamnés à mort, livrés, au préalable, aux raffinements savants de la cruauté asiatique : ongles, sourcils, yeux et le reste arrachés avant le saut final. A Bokhara, existe aussi — mais nous n'avons pu la voir — « la Fosse aux Punaises », où l'émir défunt envoyait parfois méditer quelques-uns de ses sujets ou des étrangers de distinction.

Un diplomate russe, envoyé à Bokhara, M. de Struve, a été prisonnier six mois. Menacé de mort chaque jour, gardé dans une maison particulière il a failli être jeté plusieurs fois dans la Fosse aux Punaises, à laquelle il a eu la bonne chance d'échapper.

Notre marche à travers les bazars est absolument pittoresque. Les calèches se suivent, escortées chacune par deux cosaques et par les djiguites de la résidence. Le djiguite en chef de l'émir, vieillard superbe, en khélat cramoisi, est venu renforcer le service d'ordre. Quand nous descendons, tout ce monde met pied à terre et distribue sans compter, à tour de bras, des coups de fouet à la foule, curieuse de contempler de plus près nos augustes personnes.

En traversant les bazars, à côté de l'indiscrète poussée que je viens d'indiquer et qui part de la dernière classe du peuple, je constate sur les visages des marchands et des notables le même sentiment d'hostilité taciturne.

La visite des bazars des fruits, du cuir, des toiles, de la soie, des selles, des armes, etc., est très intéressante. Les abricots, les cerises de Bokhara sont fort appétissants d'aspect. Mais la crainte de la *rechta* arrête notre gourmandise. La *rechta* est ce ver d'Asie centrale dont toutes les eaux en deçà de l'Amou-Daria sont infectées. Invisible il est aussi bien dans les fruits que dans les eaux. Il s'infiltre dans l'organisme, se glisse sous la peau et donne lieu, comme le ver de Guinée dont il est certainement parent, à des ulcérations interminables jusqu'au jour où l'extraction complète, fort difficile à réaliser, est obtenue.

Rien ne manque à notre visite, pas même le charmeur de serpents, avaleur de clous et prestidigateur, qui fait disparaître des muscades et feuillette rapidement un livre dont il montre les pages tour à tour rouges, bleues, vertes et blanches.

Les très riches velours de Bokhara et les soies multicolores qui viennent du khanat ou de Samarkand ont en Extrême-Orient la réputation la plus méritée. Il sera possible à notre fabrique de Lyon de faire aussi bien que les beaux velours de Bokhara — elle ne pourra faire mieux. Certainement, lorsque cette qualité de velours de soie aux dessins particuliers sera mieux connue en Europe, elle y sera appréciée comme elle mérite de l'être.

Comme lieu de rencontre de toutes les races, Bokhara — je veux dire son bazar — est bien l'endroit le plus curieux de l'Asie centrale. On me l'avait dit. Je viens de m'en assurer par moi-même. Quelle diversité de types et de costumes! Arminius Vambéry a très bien décrit le grouillement de cette foule disparate faite de toutes les nations d'Asie. Le souvenir de Hadji-Reschid-Effendi est d'ailleurs resté à Bokhara.

Si vraiment, comme le prétendent ses ennemies Vambéry n'est pas allé à Samarkand, en revanche quantité de vieillards bokhares se rappellent avoir vu le pieux mollah à Bokhara-la-Sainte.

Jetons un rapide coup d'œil sur le bazar. Voici

des Persans aux bonnets pointus, à la robe de couleur longue, au pantalon bouffant, aux sandales relevées. D'autres Iraniens, venus pour étudier les saints livres, ont le turban blanc ou vert, en leur qualité de mollahs et d'hadjis. Auprès d'eux sont des Uzbegs et des Tadjicks, vêtus d'un grand sac en poil de chameau et chaussés d'espadrilles lacées dont le cordon qui tourne autour du pied vient s'attacher au pouce avec un feston. Leur coiffure, en peau de mouton, est étrange et hirsute. Des Indiens à la marque bleue, tatouage en bois de santal qu'ils portent au front, circulent à travers la foule. Les Juifs, généralement ici d'un beau type, aux traits réguliers, à l'œil vif, se distinguent par une robe grise, une ceinture de corde et le turban très petit.

Des Turkomans aux yeux obliques, au menton saillant, rôdent par là, regardant les boutiques : hâves, déguenillés mais soumis : chiens maigres à présent muselés. Des Afghans au visage farouche, venus accompagner jusqu'à Bokhara les caravanes qu'ils n'osent plus piller, étalent leur chevelure inculte, leur barbe en broussaille et leur longue chemise malpropre, avec une pièce d'étoffe en travers du corps. Leurs maigres jambes se dessinent à travers les bandelettes qui les entourent.

Voilà sans exagération un aperçu sommaire de ce que nous avons vu cette après-midi dans la ville de Bokhara. C'était jour de Ramadan. Qu'aurait-ce été, grand Dieu! en toute autre circonstance!

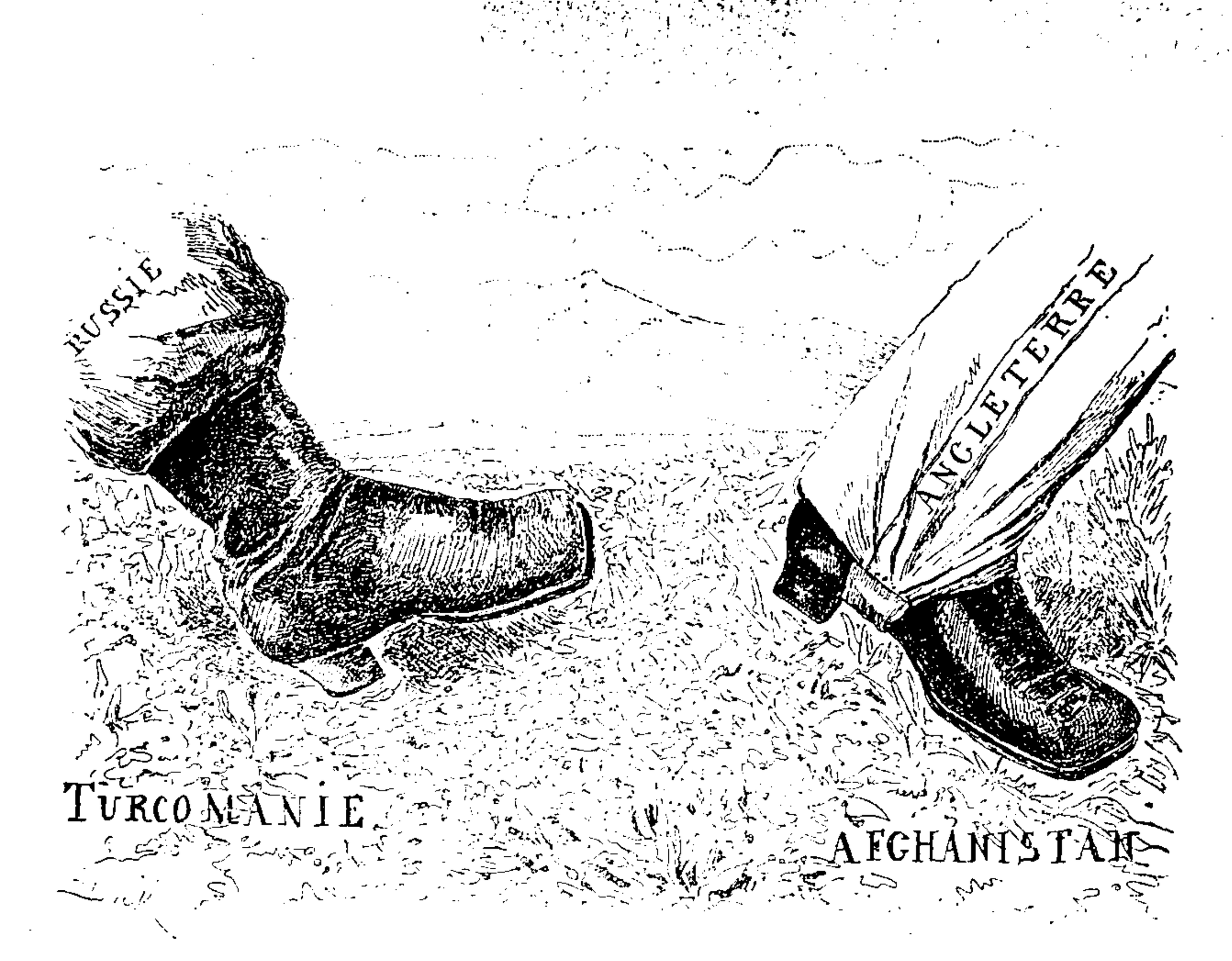
Pendant tout le temps qu'a duré notre promenade, cosaques et djiguites étaient fort occupés à maintenir la foule et des coups de fouet vigoureux sont administrés de main de maître au bon peuple bokhare qui, habitué à ces procédés paternels, ne s'effare pas pour si peu.

L'instant du départ est arrivé. Trois heures sonnent à la magnifique horloge en bois peint du palais de l'émir. Avant de remonter en voiture, nous entendons conter l'histoire de l'artiste italien qui la construisit.

Comme un jour elle sonnait mal, l'émir mécontent

enferma l'Italien dans la cage en bois pour mieux surveiller l'horloge. Il l'y oublia et le pauvre diable y mourut. Est-ce histoire ou légende? Voilà, du moins, la chronique locale. Avec la tour des condamnés et la fosse aux punaises, l'épisode de l'horloge ne manque pas de caractère.

A cinq heures, nous sommes de retour à Bokhara-Station, avec autant de chaleur que le matin. Le train nous attend pour nous ramener à Tchardjoui où nous serons à huit heures. Grand dîner chez le général. Il nous emmènera demain à Ouzoun-Ada par train spécial, de là à Bokhara, puis en Europe. C'est le retour!



Les deux politiques en Asie. (Dessin russe publié en 1884.)

CHAPITRE XXII

L'Éléphant et la Baleine.

La question de l'Asie centrale. — Le général Sobolew interviewé par Marvin. — L'invasion de l'Inde. — Napoléon Ier et l'empereur Paul. — La France et la Perse. — Traité de Finkestein (1807). Mission Gardane. Instructions personnelles dictées par Napoléon Ier. — Franchise constante de la Russie. — Routes de l'Inde. — Inquiétudes anglaises. Les « clefs ». — Opinions peu flatteuses de M. Vambéry. — Appréciations anglaises : MM. Gladstone, duc d'Argyll, G. Campbell. — Généraux russes. — Le Transcaspien au point de vue militaire. — Raisons pour les Anglais de rester enfermés dans l'Inde. — Loi naturelle du développement économique de la Russie. — Nécessité de la « Mer ». — Rôle de la Perse. — Pas de guerre inutile. — Les Allemands à la fin du dix-neuvième siècle.

Les bienveillants lecteurs qui nous ont suivi jusqu'en Asie centrale ont pu remarquer que nous nous sommes

maintenu, au cours de ce voyage à la vapeur, autant qu'il était en notre pouvoir, dans notre rôle strict de touriste et de Français.

I serait bien difficile pourtant de quitter Samarkand et Bokhara et l'oasis de Pendjeh et l'oasis de Merv et le cours de Héri-Roud, qui passe à Hérat et de rentrer en Europe sans dire quelques mots de la grande rivalité de l'Angleterre et de la Russie dans cette partie du monde où nous venons de passer un mois. Peu de questions sont plus grosses de périls, ont été plus agitées, ont préoccupé davantage les diplomates que la *Question de l'Asie centrale.*

La formidable lutte depuis si longtemps prévue entre le colosse russe et le puissant empire britannique est-elle sur le point de se produire ? Le terrible *Combat de l'Éléphant et de la Baleine*, annoncé par le chancelier d'Allemagne, va-t-il enfin commencer ?

De quelle influence le chemin de fer Transcaspien pèsera-t-il dans la balance ?

Nous allons, à la fin de ce livre, examiner sommairement, les données générales de la question, sans avoir la prétention de la résoudre, nous contentant de donner un avis aussi impartial que possible.

Au commencement de l'année 1882, le général Sobolew reçut à Saint-Pétersbourg une assez curieuse visite, celle de M. Henri Marvin. M. Marvin est un Anglais qui s'est fait dans son pays une spécialité de l'Asie centrale. Il a publié sur cette question, d'un intérêt si grand pour les Anglais, avec des titres à sensation : *Marche en avant des Russes sur l'Inde. Merv, reine du monde. Les Russes aux portes de Hérat*, une série de volumes, dont les premiers ont fait un certain bruit qui depuis s'est calmé.

M. Marvin, comme M. Arminius Vambéry, s'est donné pour mission de sonner sans cesse la cloche d'alarme et de convaincre ses compatriotes que « le feu est à leur maison de l'Inde ».

L'Anglais Marvin, venu à Saint-Péterbourg en 1882, y

visita successivement tous les personnages civils et militaires dont il jugeait à propos de recueillir les opinions relativement à l'Asie centrale. De ces interviews successifs il a rapporté en Angleterre un gros volume, persuadé qu'enfin, grâce à la complaisance des Russes, mais surtout à sa propre perspicacité, il connaissait la pensée du cabinet de Saint-Pétersbourg.

Le général Sobolew, un des officiers russes les plus versés dans les questions asiatiques, a écrit une histoire des invasions dans l'Inde dont notre *Revue militaire de l'étranger* a entrepris la traduction. Cette étude développée, qui remonte dans le passé jusqu'aux temps préhistoriques, n'est pas simplement un ouvrage d'érudition. Dans la préface de son livre, l'ancien chef du département asiatique à Saint-Pétersbourg a pris soin d'avertir ses lecteurs que les préoccupations de l'avenir lui ont surtout mis la plume à la main et lui ont fait rechercher, dans l'histoire des campagnes de Sémiramis, de Sésostris, d'Alexandre, de Gengis-Khan, de Tamerlan, du sultan Baber et de Nadir-Shah, des enseignements pour les futurs conquérants de l'Inde, s'il vient à s'en produire.

« Le général commença à dire à M. Marvin qu'il achevait en ce moment, pour le ministère de la guerre, un rapport officiel en six volumes sur la guerre afghane.

— Ce travail, ajouta-t-il, m'a occupé deux ans. C'est une grosse besogne. Les matériaux sont si nombreux ! Vous étiez plus à l'aise, vous, quand vous avez écrit votre histoire de la campagne de Skobelew. Vous ne vous êtes pas noyé dans un pareil déluge d'informations....

— Le ton de l'ouvrage sera-t-il hostile à l'Angleterre ?

— Pas le moins du monde... Pourquoi donc nous quereller? Ne pouvons-nous pas vivre en paix dans l'Asie centrale ?

Tous les officiers russes appuyèrent sur le sentiment exprimé par le général.

Un vieil officier fit même à ce propos une violente sortie.

— Nous n'avons pas l'envie d'envahir les Indes. Elles sont trop loin. Nous ne pourrions pas y pénétrer.

— Pardon ! pardon ! répliqua vivement le général Sobolew, soyons exacts, s'il vous plaît. Nous le pouvons, mais nous n'avons pas besoin de le faire. Mais je répète que nous le pouvons.

— Naturellement, répliquai-je. La possibilité d'envahir les Indes est un premier point. Décider de le faire en est un autre. Je crois même que la Russie réussirait dans cette entreprise. Cependant nous avons des hommes d'État en Angleterre, le duc d'Argyll, par exemple, qui affirment le contraire.

— Ils ont tort, dit Sobolew. Car, si Nadir-Shah a pu marcher d'Askabad sur Bokhara d'une part, d'autre part sur Meched, Hérat et Kandahar, nous pouvons en faire autant.

— Certainement ! répliquèrent tous les officiers présents.

Et on convint une fois pour toutes que la Russie pouvait, si elle en avait le désir, envahir les Indes. »

Le projet d'une expédition commune aux Indes a rapproché une fois déjà, au commencement de ce siècle, la France et la Russie, l'empereur Napoléon et le tzar Paul. Plus tard, lorsque notre politique se sépara, pour le grand malheur de l'Empereur, de celle de la Russie, ce projet d'une invasion de l'Inde par la France seule pour y renverser la puissance de l'Angleterre persista dans l'esprit de Napoléon et reçut même un commencement d'exécution.

Il en existe des preuves nombreuses dans la Correspondance. Le 4 mai 1807 Napoléon signait au camp de Finkestein avec Mirza-Rira-Khan, ambassadeur de Feth-Ali-Shah, un traité avec la Perse. L'envoi d'une mission diplomatique et militaire dont le commandement fut donné à son aide de camp, le général Gardane, avait été décidé dès le 12 avril. Mais le décret ne fut pas imprimé et resta dans le carton des affaires secrètes jusqu'au 14 juin.

La mission militaire fut composée d'officiers d'élite, braves, intelligents et jeunes, parmi lesquels plusieurs ont été célèbres plus tard. Nous citerons MM. Fabvier et Trézel. Le premier mourut pour l'indépendance de la Grèce ; le second a été gouverneur général de l'Algérie et Ministre de la Guerre.

Le nom du général Gardane était honorablement connu dans les Echelles du Levant et en Asie, où sa famille avait longtemps occupé des fonctions consulaires.

Par le traité signé, la Perse prenait vis-à-vis de la France l'engagement de déclarer immédiatement la guerre aux Anglais ; d'expulser tous les Anglais de son territoire, de fermer son territoire à tous les agents de cette nation ; de s'entendre immédiatement avec les Afghans, les Mahrattes et autres peuples du Kandahar pour marcher sur les possessions anglaises de l'Inde ; enfin, de donner passage à une armée française, si Napoléon envoyait un corps d'armée aux Indes.

L'étude de cette importante question avait occupé personnellement l'Empereur dont la pensée était toujours attirée vers l'Orient. C'était le même officier d'artillerie qui, aux jours tourmentés de la Révolution française, avait demandé l'autorisation de prendre du service dans l'armée turque ; qui plus tard général Bonaparte, étant obligé par Sydney-Smith de lever le siège de Saint-Jean-d'Acre, dit : « Cet homme m'a fait manquer ma fortune. » Devenu empereur des Français il rêvait de renouveler les campagnes d'Alexandre et d'aller frapper l'Angleterre au cœur dans sa puissance de l'Inde.

C'est à l'Empereur personnellement que sont dues les remarquables *Instructions au général Gardane* que nous reproduisons à la fin de ce volume et qui n'ont pas, à notre connaissance, encore été publiées (1).

---

(1) Nous donnons en appendice ces très intéressantes instructions de l'Empereur au général Gardane comme un document inédit d'une haute

Nous n'avons pas à raconter ici comment, malgré les reconnaissances détaillées, les préparatifs de tous genres : travaux de la mission Gardane, le projet de l'Empereur ne fut pas suivi d'effet. L'Angleterre, cette fois encore, l'avait échappé belle !

Voyons à présent si la Russie a le dessein d'envahir aujourd'hui l'Inde anglaise.

Tout d'abord, c'est un devoir strict d'honnêteté pour l'observateur impartial de reconnaître que la Russie est arrivée aujourd'hui en Asie au but avoué qu'elle poursuivait depuis vingt ans sans relâche, en proclamant hardiment et à l'avance ce qu'elle comptait faire. Ses diplomates et ses généraux l'ont toujours bien servie.

Pendant cette longue période, aucun ministre britannique n'a réussi à faire échec aux tentatives russes, ni à retarder une marche dont la direction et les objectifs étaient loyalement annoncés par les Russes. Les diplomates et les généraux de l'Angleterre l'ont mal servie.

Le chemin de fer qui devait passer par la vallée de l'Euphrate et faire communiquer l'Asie-Mineure avec le golfe Persique ; instrument puissant dans des mains anglaises, est resté à l'état de projet et n'a pas répondu au chemin de fer Transcaspien achevé « dans sa partie menaçante » depuis trois années. L'annexion si pompeusement annoncée de Hérat n'a pas répondu davantage à l'annexion de Merv. Bien plus, l'Angleterre a évacué Kandahar.

Pendant ce temps la Russie obtenait du shah de Perse l'abandon de Vieux-Sarakhs et se faisait autoriser diplomatiquement à l'annexer à son empire.

Que conclure de ce qui précède ? Que les Russes agissent pendant que les Anglais parlent ou écrivent... sans agir.

Le résultat de la politique russe en Asie pendant ces

---

valeur. (Archives du ministère des affaires étrangères. *Fonds de Perse C. XLVII. 1334.*)

vingt dernières années a été de relier territorialement le gouvernement du Turkestan avec la province Transcaspienne, séparées à présent l'une de l'autre par l'Amou-Doria.

Nous considérons, conformément à la réalité des faits, le Khanat de Bokhara comme une province russe médiatisée.

Le chemin de fer Transcaspien vient de souder ces deux provinces par un ruban de fer tout prêt à se dérouler encore. Cette marche en avant continue à rapprocher les Russes de l'Inde, soit qu'ils partent de la mer d'Aral ou de la mer Caspienne. C'est ainsi, qu'au grand émoi des Anglais, inquiets pour leur puissance hindoustanique, les Russes ont occupé successivement les routes qui conduisent du Turkestan et de la Transcaspienne dans l'Inde. Indiquons-les en passant. Ce sont les routes naturelles des peuples. Elles ont été le chemin des invasions; elles sont aujourd'hui des voies commerciales.

1° Du Turkestan deux routes principales mènent dans l'Inde.

L'une commence à Samarkand, passe par les terres d'Hissar, atteint l'Amou-Daria et se dirige de là vers les passes occidentales de l'Hindou-Koosch. — L'autre part de la province russe du Ferghana, franchit les monts Alaï, débouche sur le haut plateau du Pamir, et, passant par les cols orientaux de l'Indou-Koosch, aboutit à la vallée de Kounar, qui appartient au bassin de l'Indus, puisqu'il se jette dans la rivière de Kaboul, en avant de Djelalabad, au nord-nord-ouest du défilé de Kheyber.

2° De la Transcaspienne partent deux routes vers l'Inde. — L'une va d'Ouzoun-Ada par Asterabad et Meched à Hérat: — l'autre par Mikhaïlowsk, Kizil-Arvat et Merv également à Hérat (1).

---

(1) Les routes que nous venons de citer sont indiquées dans le livre de M. l'ingénieur Lessar : *Quelques considérations sur les territoires contestés et sur la situation générale de l'Angleterre et de la Russie dans l'Asie Centrale.*

Les Anglais ont toujours été très nerveux en ce qui concerne les affaires d'Afghanistan. Depuis les incidents de Pendjeh et le combat de Bach-Képri, le cauchemar de Hérat a remplacé celui de Merv et n'a pas calmé la *mervosité* anglaise, suivant le mot d'un homme politique Après Merv, Hérat est devenu la clef de l'Inde. Ce qui faisait dire spirituellement à un de mes amis :

— On abuse singulièrement, en ce qui concerne l'Inde, de l'appellation *clef*. Il y a autant de clefs de l'Inde que de routes pour s'y rendre.

Pendant ce temps, les alarmistes, MM. Marvin, Vambery et leurs amis ne cessaient de crier que « le feu était à la maison ».

Donnons-en diverses preuves. Nous ne reviendrons pas sur M. Marvin et sur ses ouvrages (1).

M. Arminius Vambéry, le voyageur en Asie Centrale, le Faux Derviche, aujourd'hui président de la Société de Géographie de Buda-Pest, a examiné dans ses nombreuses publications, ainsi que dans ses conférences de Hongrie et d'Angleterre les conditions de la « Lutte future pour la possession, de l'Inde », titre d'un de ses derniers ouvrages.

M. Vambéry engage :

> ... tous les partis en Angleterre à reconnaître l'évidence des projets hostiles de la Russie contre l'Inde et à regarder comme une simple mystification le prétexte d'œuvre humanitaire et civilisatrice mis en avant par cette puissance : enfin à abandonner tout espoir d'une mutuelle entente dans l'avenir.

Voilà une affirmation précise et pleine de menace. Mais, M. Vambéry est-il sûr dêtre resté impartial, et croit-il être dans la vérité quand il a tracé de la société russe toute entière le portrait suivant?

Une société où font défaut les principes essentiels de l'admi-

---

(1) Nous ne citerons que pour mémoire le voyage à Khiva du capitaine anglais Burnaby : *A ride to Khiva*, fort désagréable aussi pour les Russes.

nistration, où la concussion, le vol, la corruption sont à l'ordre du jour; où le fonctionnaire civil ou militaire, ne cherche que son intérêt personnel et n'a aucune idée du devoir, de l'honnêteté et du patriotisme....

Nos lecteurs seront peut-être désireux de connaître aussi l'opinion du Faux Derviche sur l'armée russe. Voici son opinion :

De malheureux esclaves enrôlés de force par un pouvoir despotique, sous les ordres d'officiers élevés au milieu du jeu, de la débauche, adonnés aux plaisirs de tous genres, que peut à peine animer le noble souffle de l'homme libre.

Cette double appréciation donne une singulière idée de l'impartialité de M. Vambéry que les exagérations de sa haine ont emporté très loin au delà des limites du bon sens et de la saine raison.

Il est vrai que des Anglais au tempérament plus calme que celui du bouillant Hongrois lui ont écrit après ses conférences et ses livres pour le rappeler à la réalité de la situation. M. Arm. Vambéry a loyalement enregistré ces réponses dans son livre. Un Anglais lui écrit :

Je vous donne le conseil de garder pour vous votre manière de voir sur la politique anglaise en Asie bien que vous soyez, sans aucun doute, un homme fort habile. Nous avons chez nous, grâce à Dieu, des hommes qui sont peut-être aussi prévoyants que vous vous vantez de l'être.

Un autre plus sévère écrit ce qui suit, que reproduit naïvement le voyageur hongrois :

Vous est-il jamais arrivé de penser que le peuple anglais, dans toutes les classes pouvait se former une opinion éclairée sur le conflit entre l'Angleterre et la Russie, sans le secours d'un étranger, voyageant même, depuis un quart-siècle dans quelques parties de son territoire? Que penserait le peuple hongrois d'un Anglais venant lui donner des conseils, même dans une conférence, si la Hongrie se trouvait en conflit avec un autre pays ?

Le parti libéral anglais voit cependant d'un œil beau-

coup plus calme les accroissements successifs de territoires en Asie, de la Russie. M. Gladstone, en effet, s'exprimait ainsi dans un discours resté célèbre le 27 novembre 1879 :

L'extension territoriale de la Russie ne m'effraie en aucune manière. Ce sont, selon moi, des craintes de vieilles femmes.

Le duc d'Argyll avait écrit quelques années auparavant :

Mon opinion a toujours été que la conquête par la Russie des Tekkés-Turkomans et de toutes les tribus de l'Asie centrale était inévitable. Je soutenais, en outre que la civilisation et le commerce ne peuvent se développer dans ce pays qu'après la conquête. Sur ce terrain comme sur bien d'autres, il était à la fois inutile et peu digne de protester sans cesse contre des progrès que l'on ne pouvait empêcher et que l'intérêt de l'humanité ne saurait nous faire regretter.

Un autre homme d'État anglais, mis au courant des affaires asiatiques, sir George Campbell, a dit un jour :

Je serais très heureux si nous nous bornions à vouloir faire sentir les effets de notre puissance et de notre autorité dans l'Inde, sans dépasser les frontières ethnographiques de cet empire, frontières si nettement délimitées par le cours de l'Indus; si nous adoptions vis-à-vis de l'Afghanistan, une politique sage et rationnelle qui consisterait à rendre à l'émir les vallées de Peshawer, de Kohat et de Bavou. En agissant ainsi nous réussirions à nous assurer l'alliance de l'Afghanistan, surtout si nous nous gardions d'intervenir dans les affaires de ce pays...

Un arrangement entre les deux grands pays est préférable pour la civilisation et la paix en Asie.

Les cabinets de Saint-Pétersbourg et de Saint-James venant à s'entendre sur la question afghane-indienne, c'est l'ouverture de débouchés nouveaux à l'industrie ; aux produits européens. Ce sont de nouvelles communications ouvertes entre l'Europe et l'Asie par le chemin de fer Trancaspien anglo-russe. Des régions jusqu'alors livrées à l'anarchie et au désordre sont pacifiées. Des peuplades

abandonnées à elles-mêmes ne vivant que de rapines, se déchirant entre elles parce qu'aucune d'elles ne peut imposer son autorité, civilisées, seront l'objet d'un partage entre ces deux puissances (1).

Peu soucieux des inquiétudes anglaises plus factices que réelles les Russes n'ont pas cessé de poursuivre leur marche en avant. Aussi habiles que leurs diplomates, les généraux russes ont su tirer parti de cet état d'esprit de l'Angleterre. En 1884 le même général Sobolew, l'interlocuteur de Marvin, écrivait ce qui suit :

« Nous sommes persuadés que le véritable moyen d'obtenir la partie nord du Bosphore, est de menacer la domination anglaise aux Indes.

Si en 1853, nous avions occupé les positions dont nous nous sommes emparés seulement en 1874, la guerre de Crimée n'aurait pas eu lieu.

Si en 1878 nous n'avions pas été aussi forts dans le Turkestan, l'Angleterre n'aurait pas assisté, les bras croisés, à notre dernière lutte avec la Turquie. »

Le général Skobelew émettait la même idée d'une manière plus ferme encore dans une lettre dont nous extrayons ce qui suit :

« La Russie a jusqu'ici rencontré sur sa route un compétiteur dangereux et puissant dans l'Angleterre... Nous ne pouvons l'atteindre qu'en la frappant au cœur, c'est-à-dire dans l'Inde... Nous occupons réellement une position menaçante à la frontière de l'Afghanistan. Les Anglais sont un peuple pratique.

Quand ils verront que nous sommes décidés à leur tenir tête et à ne pas nous laisser effrayer par leurs menaces ils arriveront bientôt à une entente. La possibilité d'une invasion aux Indes est une source d'anxiété pour l'Angleterre, et avec raison. Car ce serait un coup mortel porté à l'influence britannique. »

Quelle est, abstraction faite des projets hostiles ou non de la Russie, vis-à-vis de l'Inde anglaise, la situation *militaire* actuelle résultant de la construction du Transcaspien ?

---

(1) Mackensie-Wallace. *La Russie et les Russes*, tome II.

Un des jeunes officiers supérieurs distingués de notre armée, M. le commandant de Beylié, breveté d'état-major, a visité l'Inde anglaise en 1884 et le Turkestan russe et la province Transcaspienne en 1888. Il a pu se faire sur place une opinion très réfléchie de la situation exacte des deux partis. Dans une brochure fort intéressante et très étudiée parue à son retour, sous ce titre : *L'Inde sera-t-elle russe ou anglaise ?* le commandant de Beylié a serré de près la question qni nous occupe. Ses conclusions, dans le cas d'une guerre anglo-russe, sont même si exactement les nôtres que nous sommes heureux de les reproduire ici (1) :

1° Une armée de 10,000 a 12,000 hommes pourrait occuper Hérat aussi, mais après la déclaration de guerre. Cette armée resterait quelque temps isolée. Elle serait soutenue par plusieurs milliers de Tekkés et peut-être par des troupes régulières persanes qui valent peu de chose ;

2° L'envoi à Hérat d'une armée de 60,000 hommes et la constitution sur ce point d'une base d'opérations contre l'Angleterre sont liés, d'une manière absolue à la construction d'un chemin de fer de Kizil-Arvat à Sarakhs, et, plus pratiquement, à Hérat. Nous assisterons donc quelque jour à deux opérations distinctes. A la suite d'un démêlé avec la ville de Hérat, ce point sera occupé brusquement par des troupes russes dont les avant-postes ne sont plus qu'à quelques jours de marche. L'effectif de ces troupes russes peut être minime. Les Anglais ne pourront absolument pas s'opposer à ce mouvement à cause de leur éloignement. Il est du reste probable qu'ils auront, à cet instant précis, des occupations ailleurs (2).

---

(1) Dans sa brochure écrite en 1884, le commandant de Beylié étudiait les deux cas : 1° avant l'achèvement du Transcaspien (la guerre éclatant en 1884); 2° après l'achèvement du Transcaspien vers Sarakhs. C'est ce dernier cas que nous étudions.

(2) Les travaux de fortifications d'Hérat et de Balkh ont été poussés très activement en 1886. Trois à quatre mille hommes y étaient employés sous la direction d'officiers et d'ingénieurs anglais envoyés de Calcutta. Outre ces fortifications, on a construit une large chaussée pour relier les deux villes, chaussée qui passera par Meimené, que l'on a aussi l'intention de fortifier. Le gouvernement a acheté les maisons de campagne qui se trouvent au nord et à l'est d'Hérat et qui seront rasées pour permettre l'établissement d'un vaste glacis que les Anglais ont promis de construire. A Balkh, on creuse un canal qui amènera l'eau de l'Amou-Daria dans les fossés qui entourent la ville.

Deux ou trois ans après cet événement, une route carrossable ou mieux encore une voie ferrée reliera Hérat à la Caspienne. Alors, mais seulement alors, les Russes, en possession d'une base solide de concentration, pourront marcher en avant et gagner avec 60,000 hommes de troupes régulières (au plus), et 200,000 Turkomans et Afghans, la base ou le relai suivant, c'est à-dire la ligne Kandahar-Kaboul. Sur cette dernière ligne, l'Angleterre est en état de faire une résistance sérieuse. Puis l'Indus sera franchi et tout sera fini.

Outre les raisons purement militaires que nous venons d'exposer, il est d'autres motifs d'ordre moral qui préoccupent dans l'Inde le cabinet britannique d'une manière plus immédiate.

Pourquoi les Anglais mettent-ils si peu d'enthousiasme à accepter les avances du général Annenkow qui les presse, au nom des intérêts supérieurs de la civilisation, d'unir leurs efforts à ceux de la Russie?

Les Anglais, insulaires dans l'Inde derrière les hautes chaînes de montagnes qui environnent la Péninsule comme dans leur île, répugnent à l'idée de raccorder en Afghanistan le réseau indien au réseau russe, à l'aide du chemin de fer transcaspien et de la ligne de Sibi prolongée. C'est pourtant une grande et noble entreprise,

Ils veulent rester chez eux dans l'Inde, ne voyant pas plus de nécessité à la pénétration d'une ligne ferrée dans l'Inde, par une brèche de l'Hindo-Koosch ou du Paropamisus, qu'au tunnel à travers la Manche entre l'Angleterre et le continent.

Les hommes d'État britanniques ne craignent pas d'avouer que ces relations permanentes ne pourraient être que désagréables (*unpalatable*) à l'Angleterre. Le gouvernement de la reine était résolu à s'y opposer de toutes ses forces. On a vu dans un précédent chapitre, comment il avait accueilli les ouvertures de M. de Lesseps en 1873.

Les Anglais ont-ils raison? Dans quelle mesure une pareille éventualité est-elle redoutable pour l'Angleterre, dangereuse pour la sécurité de son empire des Indes?

Ici éclate le fort et le faible de cette puissance extraor-

dinaire de la nation anglaise aux Indes, qu'un choc violent peut ébranler.

L'Angleterre a dû sa force à son privilège de nation insulaire : immunité vraiment précieuse, consacrée par dix siècles d'histoire et qui a frappé ce peuple d'une manière indélébile et lui a donné certains avantages, résultant de sa situation exceptionnelle.

L'intérêt de l'Angleterre, quel que soit le parti au pouvoir, est de conserver cette situation unique de puissance insulaire, qui fait d'elle à une infinité de points de vue, une sorte de Chine occidentale et lui permet de vivre comme elle l'entend, repliée sur elle-même.

Par la prise de contact avec une puissance européenne commencerait en Angleterre une ère sinon de difficultés insurmontables, tout au moins de préoccupations et de soucis inconnus contre lesquels protestent tous les instincts et toute la personne de l'Anglais : le service obligatoire, l'impôt du sang, les gros effectifs, les gros budgets, les grands travaux de défense, bref toutes ces charges résultant des frontières et *des idées qui les traversent ;* auxquelles sont assujetties depuis tant d'années les autres nations européennes — qui cependant n'ont pas à défendre contre les convoitises d'un puissant voisin un empire de deux cent cinquante millions d'âmes.

Pour ces motifs la prise de contact avec la Russie en Afghanistan, fût-ce même par une simple ligne de chemin de fer, est redoutée par le cabinet de Saint-James qui craint même le « tuyau de pipe » à travers la Manche, pour employer l'expression pittoresque de M. de Lesseps.

Mais cette crainte est-elle réellement justifiée? Nous ne le croyons pas.... L'influence qui domine en Afghanistan n'est pas une influence russe. Les ingénieurs qui ont fortifié Hérat et l'ont si abondamment pourvue de matériel et de munitions de guerre sont-ils en effet des ingénieurs russes? Sont-ce des officiers de cosaques les résidents politiques ou simplement les militaires en mission qui sillonnent les diverses provinces de l'Emirat

de Kaboul, développant partout les moyens de défense; armant les populations de fusils à tir raptde et apprenant aux Afghans la tactique européenne? Les proclamations enflammées adressées à diverses reprises par l'Emir de Kaboul aux populations soumises à son autorité n'ont pas été dictées à Saint-Pétersbourg, mais bien à Calcutta ou à Londres.

L'invasion de l'Inde par les Russes n'est donc pas — pour qui examine avec sang-froid la question — ce que les Anglais redoutent le plus.... Les Russes d'ailleurs s'en défendent. Pourquoi suspecter leur loyauté? J'estime qu'il faut les croire. En outre, si séduisante que puisse être cette magnifique entreprise, la conquête de l'immense péninsule indienne pourrait entraîner la Russie dans d'inextricables difficultés. Elle serait le départ d'une série d'aventures, dont il serait téméraire de préjuger les conséquences. Notre siècle ne les verra pas.

A notre avis la Russie ne rêve pas — quant à présent — la conquête des Indes. Mais, subissant la loi naturelle de son développement économique, elle ne peut se contenter des territoires qu'elle occupe actuellement en Asie. Elle doit se développer vers la mer. De même que Saint-Pétersbourg a été « une fenêtre ouverte sur l'Europe » la Russie a besoin « d'une fenêtre ouverte sur la mer des Indes ». Son but est d'arriver un jour — à travers la Perse — vers Bassora et Bender-Abbassi.

A l'heure actuelle sa Majesté le Shah est un instrument docile entre les mains de la Russie, un vassal obéissant du Tzar qui a placé et maintenu sur le trône ce souverain, répondant de la sorte à la sujétion anglaise de l'Emir Abdourrakhmann et à son entrevue à Rawal-Pindé avec le vice-roi des Indes. On ignore généralement que la Russie, depuis plusieurs années, entretient une brigade cosaque composée de quatre régiments et trois batteries d'artillerie à cheval qui sont en permanence à Téhéran. Le commandant des cosaques était l'année dernière M. le colonel Karavaïew. Le chef de

l'artillerie était un officier de l'artillerie à cheval de la garde, devenu cosaque pour la circonstance, M. Blüme, qui est le cousin de Lady Dufferin et dont la sœur a épousé le marquis Simonetti, de Rome, chef de la maison de Brazza. Sans exagérer ces faits, ce point de départ d'une occupation militaire ne peut-il être considéré comme la marque d'une suzeraineté analogue à celle de Bokhara?

A la mort du Shah actuel verrons-nous se renouveler les faits qui ont marqué l'avènement de Saïd-Abdel-Akkad, émir de Bokhara? Un résident russe, avec les pouvoirs les plus étendus, analogues à ceux de M. Tcharikow, remplacera-t-il à Téhéran, près le successeur de Nasser-Eddin, l'ambassadeur que la Russie y entretient, ainsi que les autres puissances européennes?

Que dirait l'Angleterre? Ferait-elle pour cette raison la guerre à la Russie?

L'Europe même, en présence d'un tel évènement, protesterait-elle? La Perse est bien excentrique par rapport au rayon d'action des puissances? Et si, au lieu d'un gouvernement faible, appauvri, ne donnant ni sécurité ni richesse, la Russie apportait avec elle les progrès qu'elle a réalisés en Asie centrale, n'y aurait-il pas là de sérieux avantages pour la civilisation générale de l'humanité?

Ce sont là des considérations qui me sont entièrement personnelles. Je ne suis allé les puiser dans aucune chancellerie. Par cela même elles ont chance peut-être de se réaliser un jour. Elles résultent pour moi de l'examen attentif de la question de l'Asie Centrale autant que j'ai pu m'en rendre compte à l'heure actuelle, avec les seuls éléments d'informations dont j'ai pu disposer.

Ces événements ne trouveraient pas à leur réalisation des obstacles insurmontables.

Dans la première partie de son tracé, jusqu'à Kizil-Arvat et au delà, le Transcaspien longe la frontière de Perse, déterminée par une série de collines successives. Le mot que me dit un jour un diplomate étranger

me revient à l'esprit : « Après la mort du Shah actuel, la frontière de Perse fondra dans l'Asie russe comme du sucre dans un verre. » Je résumerai ma pensée d'une manière analogue, en disant à mon tour : « La Perse est pour la Russie un fruit mûr qui tombera dans sa main le jour où elle le voudra. »

Ainsi se passeraient sans doute les événements si rien ne venait mettre obstacle à leur réalisation. Mais en politique il faut compter avec certaines influences intéressées à brouiller les cartes... et les puissances ! Voilà pourquoi le duel de l' « Éléphant et de la Baleine » n'en demeure pas moins une éventualité redoutable, si l'on songe que les événements d'Europe auxquels sera mêlée l'Angleterre, auront, en Asie Centrale, une répercussion immédiate et forcée.

Que la Russie et l'Angleterre se tiennent en garde contre les avis, les promesses ou les conseils partis de Berlin. C'est là surtout, plus que dans les vallées de l'Afghanistan, qu'est le danger !

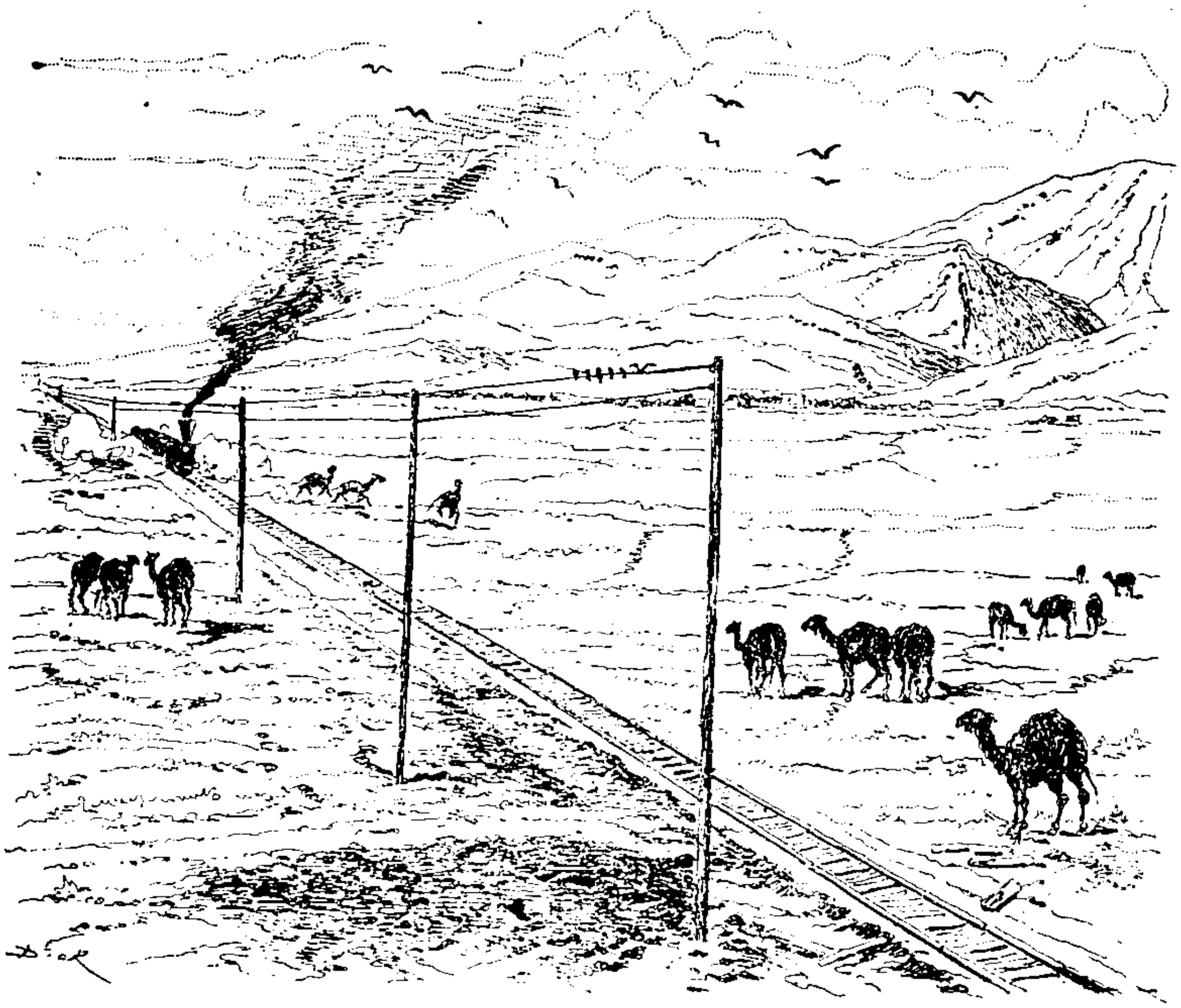
Les Allemands, ridicules inventeurs des « ennemis héréditaires », sont pour le monde à l'heure actuelle un danger permanent. Ils jouent dans l'Europe contemporaine, le rôle du Matamore de la Comédie italienne. Par leurs insolentes provocations, ils fatiguent, sans résultats, les nations calmes et intelligentes occupées à de plus hauts desseins.

Tant que les Allemands garderont en Europe l'attitude qu'ils ont prise, nul ne pourra répondre de la paix du lendemain. La postérité, qui ne s'incline pas devant les gloires d'un jour, saura remettre à sa vraie place ce peuple turbulent et farouche, pétri d'orgueil et de haine.

Quoiqu'il en soit, ces deux grandes nations, la Russie et l'Angleterre ont joué dans l'histoire un assez grand rôle pour que l'Europe civilisée suive avec un intérêt anxieux cette phase nouvelle de leur action réciproque dans l'Asie centrale. Il serait profondément regrettable, ainsi que le disait si justement l'illustre général Skobelew, de voir

ces deux puissants empires se disputer pour « quelques peuplades asiatiques. » Notre monde moderne n'accepte plus ces guerres de sauvage dont la pensée ne saurait plus germer que dans des cerveaux tudesques, fermés à présent à toutes les nobles conceptions du progrès et de la civilisation.

Terminons donc cette étude sur l'Asie Centrale par le consolant espoir d'une solution pacifique. Elle empêchera de se produire le furieux combat de « l'Eléphant et de la Baleine » que nous a prédit le chancelier de fer, dont les rêves sanglants sont allés se fixer, ce jour là, jusqu'aux lointaines frontières de l'Asie russe et de l'Inde anglaise.



Le Transcaspien (près de la frontière persane).

CHAPITRE XXIII

De Bokhara à la gare de l'Est.

Retour à Tchardjoui. — Un concert improvisé. — La maison à vapeur. — Nos compagnons. — On s'arrête à volonté. — Makthoum. Kouli-Khan, général Tekké et colonel russe. — Brigands devenus gendarmes. — Le prince Gagarine et son guide. — Sécurité complète. — La mer Caspienne. — En chemin de fer de Bakou à Tiflis. La Koura inondée. Dégâts. Séparation. Un pâtissier lettré. — Le « Transcaspien » gâteau. — En chaise de poste à travers le Caucase. — La route militaire de Géorgie. « Pavée de roubles ». — Wladikawkas et les chemins de fer russes. — « A la vapeur ». — La frontière allemande. — Strasbourg ! Une vision de l'avenir. — Le retour. — Conclusion.

Après notre visite à Bokhara, de retour à Bokhara-Station, le 2 juin à trois heures du soir, par une chaleur tor-

ride, après avoir versé deux fois pendant ce court trajet, nous remontons en chemin de fer et de nouveau nous dévidons les verstes.

Arrivée à Tchardjoui sur l'Amou-Daria, à huit heures du soir par une température agréable qu'accroît encore la fraîcheur des fleurs.

Une musique militaire joue et salue l'arrivée de notre train. Des pots à feu éclairent la station. Le général Annenkow nous attend sur lequai. « Voici l'entraînement qui continue », me dit très spirituellement un de mes compagnons de voyage. Le fait est que, partout où se trouve le général, il communique à tout ce qui l'entoure son ardente activité et le ressort infatigable de sa volonté toujours en éveil. Voilà vraiment un Russe pour qui le « Si t'chas! » n'existe pas.

Un excellent dîner est servi sous la vérandah du jardin de notre aimable amphitryon. Il se termine par un concert improvisé.

Un jeune soldat, secrétaire du général, prend sa guitare instrument très répandu dans l'armée russe et tout comme un hidalgo prélude par quelques accords. Il s'accompagne avec goût et chante, d'une voix chaude et vibrante qui produit un saisissant effet dans la nuit silencieuse, des airs russes au rythme étrange et surtout ces savoureuses chansons bohémiennes qui font le triomphe des Tziganes de Moscou et dont le chanteur traduit fidèlement le caractère à la fois mélancolique et passionné Les officiers reprennent en chœur le refrain qu'ils disent à quatre parties. L'impression est très vive. Nous passons ainsi deux heures exquises. Vous ne vous étonnerez plus qnand vous saurez que le chanteur s'appelle Rubinstein et qu'il est le fils du célèbre compositeur.

Nous reviendrons au Caucase beaucoup plus tôt que nous ne pouvions l'espérer, toujours grâce à notre providence. Appelé à Saint-Pétersbourg par Sa Majesté, le général Annenkow nous invite à profiter de son train express qui partira cette nuit pour Ouzoun-Ada, à trois

heures du matin. Accepté avec enthousiasme ! Car nous avons hâte de revoir la patrie absente dont nous séparent encore des milliers et des milliers de kilomètres. Aussi, le concert terminé, nous allons bien vite nous installer dans notre maison roulante où le sommeil ne tarde pas à venir nous trouver. A notre réveil, cinquante verstes nous séparent déjà du vénérable Oxus aux flots couleur café au lait.

Les voyageurs du train spécial sont peu nombreux : le général, ses deux filles et sa nièce; le chef de la chancellerie; son secrétaire; le comte de Vauvineux; le vicomte de Vogué, le commandant Bailloud, puis, le prince Gagarine; Nicolas Karazine et deux jeunes militaires, « les soldats », comme les appelle paternellement le général.

Le capitaine prince Gagarine est un officier aimable et distingué, tout fier d'avoir collaboré à la grande œuvre du Transcapien et qui nous montre avec orgueil les tranchées dont il a surveillé et dirigé lui-même avec ardeur la construction à la tête de sa compagnie de soldats du 2e bataillon des chemins de fer.

Nicolas Karazine, le maître peintre, n'est pas un inconnu pour nos lecteurs, à qui je l'ai présenté déjà. Depuis plusieurs semaines, l'artiste, qui est aussi un écrivain et qui fut auparavant un vaillant officier des tirailleurs du Turkestan, a retracé avec son pinceau les vues les plus caractéristiques de l'Asie centrale. Il a élu domicile dans un wagon mis par le général à sa disposition et transformé par le peintre en un atelier très artistique et qu'il a accroché à notre train. C'est là qu'il a mis au net les grandes aquarelles des remarquables albums dont le général emporte à Saint-Pétersbourg les originaux pour les présenter à l'Empereur ; les sites principaux traversés par le chemin de fer : Ouzoun-Ada, les dunes, Askabad, le Vieux-Merv, le Mourghab, Tedjend, la mosquée d'Annaou, Bokhara, Samarkand, etc.... Cet album édité à Paris avec un texte français de M. de Vogué, le prochain académicien, accompagné de la traduction russe sera envoyé à

titre de souvenir aux invités des deux pays qui ont assisté à l'inauguration de la ligne de Samarkand.

Les « soldats » sont deux jeunes gens de famille et de charmants compagnons. Je ne serais pas étonné qu'ils aient fait partie autrefois de la jeunesse dorée de Pétersbourg. Depuis les longs mois qu'ils sont en Asie centrale, ils ont apporté au chef aimé dont ils ont été les modestes et actifs collaborateurs, le concours d'un dévouement absolu. Ils portent deux beaux noms de la Russie : Stolipine et Rubinstein.

Les quatre jours de route entre Tchardjoui et Ouzoun-Ada, pendant lesquels le train s'est arrêté plusieurs fois au gré de ses voyageurs, ont passé très rapidement. Des ruines curieuses sont-elles dans le voisinage ? le train stoppe. Les chevaux tirés du wagon spécial sont aussitôt sellés. Les cavaliers partent en excursion. Ou bien, dans l'oasis de Tedjend, par exemple, une eau limpide convie les voyageurs harassés de la chaleur du jour, à un bain réparateur. Tandis que les uns se plongent avec délices dans l'eau fraîche et pure du Héri-Roud, les chasseurs vont se promener avec leurs fusils et rapportent bientôt des faisans magnifiques tués aux environs de notre maison à vapeur arrêtée dans l'oasis.

Une surprise nous attend à l'heure du dîner. Le général a invité le colonel commandant le district. Nous voyons arriver, en uniforme tcherkesse, la croix de Saint-Stanislas au cou, un homme de haute taille, à la figure bronzée.

— Mon grand ami, le colonel Makthoum-Kouli-Khan.

Cette présentation a lieu de nous étonner. Nous ne nous attendions guère, en effet, à retrouver officier russe, commandant à la frontière afghane, serviteur fidèle du Tzar, l'homme qui fut, jusqu'à la dernière heure de la lutte l'ennemi le plus acharné des « Ourousses ». Ce Turkoman leur a courageusement, glorieusement même fait la guerre et à infligé à deux reprises aux Russes de sanglants échecs. Makthoum-Kouli-Khan commandait en chef les tribus tekkès à Géok-Tépé contre le général

Skobelew. C'est un Abd-el-Kader asiatique qui serait devenu commandant de province en Algérie.

Makthoum, à présent colonel russe au service de Sa Majesté Impériale et commandeur de ses ordres est un homme de taille élevée, portant toute sa barbe brune. L'œil est vif, le nez busqué; l'ensemble de la figure est plein de dignité. Il s'assied à table, mange sans gaucherie, boit du vin et répond d'un ton de voix assez élevé, brièvement et lentement, par trois ou quatre mots, aux demandes du général que lui traduit aussitôt l'interprète.

A la fin du dîner, Makthoum-Kouli-Khan élève son verre. L'interprète explique qu'il boit aux dames présentes. Cette galanterie est exquise. Nos verres se touchent.

Il y a quelques années, lorsque le colonel commandait dans le steppe ses cavaliers Tekkès, il eût manifesté peut-être aux dames sa galanterie d'une manière que répudierait aujourd'hui le fonctionnaire russe, commandant un district frontière. Effet magique de la civilisation !

Ce simple fait donne la mesure des résultats obtenus par la Russie en un temps très court. Son procédé de gouvernement, qui consiste à ouvrir les rangs de l'armée aux chefs des tribus soumises, est d'une grande habileté.

Les Tekkès, ces indomptables et sauvages Turkomans, sont aujourd'hui réduits. Frappés au début d'une manière terrible, ils se sont soumis au « Mektoub! », le « c'était écrit » de la religion musulmane, qui leur a donné des maîtres. Les brigands sont devenus des gendarmes zélés et des guides sûrs.

Le prince Gazarine nous raconte le trait suivant qui ne manque pas de couleur locale. Il y a quelques mois il allait accomplir une mission à un poste éloigné. Un Tekké le conduisait. Arrivé à un passage difficile, le guide se retourna vers l'officier russe :

— Personne que Dieu! dit-il tranquillement. Il y a seulement trois ans je ne vous aurais pas conduit aussi loin...

Puis, sur cette réflexion philosophique, le Tekké re-

prit sa marche et conduisit fidèlement le Prince au lieu indiqué.

Ce pays réputé, à juste titre, jusqu'à ces derniers temps comme un des plus dangereux du monde, est plus sûr à présent que bien des villes d'Europe — je n'ose dire que Paris. Un Français de Bakou, acheteur de coton, m'a dit être allé seul en troïka, au commencement de cette année, à cent cinquante kilomètres au sud de Merv, jusqu'à une ville souterraine très curieuse dont les habitants vivent dans des rochers. Il n'avait pas d'autre arme que son ombrelle et n'a fait aucune mauvaise rencontre.

Mais je vois qu'en me laissant aller au fil de mes souvenirs, je m'attarde en route et ne serais pas rentré assez vite au gré de mes lecteurs.

Je passe sur notre retour à Ouzoun-Ada; sur notre seconde traversée de la mer Caspienne jusqu'à Bakou, où nous sautons dans le train qui chauffe pour nous conduire à Tiflis. En chemin de fer, incidents prévus. Les pluies torrentielles ont continué au Caucase pendant notre séjour en Asie centrale. La Koura a débordé, inondant une partie de Tiflis où elle a causé de graves dégâts. Elle a enlevé aussi un pont sur le chemin de fer. Arrêts, stationnements, enfin traversée à une allure lente sur le pont qui vient d'être réparé provisoirement. L'état-major des chemins de fer du Caucase : le général Statkowski, M. Presniakow, les ingénieurs qui sont dans notre train ont stimulé le zèle des ouvriers de la voie.

Arrivés à Tiflis nous nous séparons de nouveau. Le général Annenkow continue en chemin de fer jusqu'à une station intermédiaire où il trouvera des relais pour traverser, s'il est possible, le Caucase, dont tous les ponts sont enlevés, nous dit-on. La princesse Galitzine et les jeunes filles du général vont séjourner quelques jours à Tiflis et visiter le Caucase. MM. de Vauvineux et Bailloud se proposent de faire une rapide excursion en Arménie.

Je pars le lendemain matin de Tiflis pour faire en

voiture, à la grâce de Dieu, si la route n'est pas coupée, la traversée en voiture du Caucase. J'emporte dans ma valise un excellent gâteau, dit « Transcaspien », dont on m'avait parlé à Samarkand, dû à l'habile exécution d'un de nos compatriotes; confiseur et pâtissier : M. Dufour, le Boissier du Caucase, et destiné à figurer sur la table délicate de mon ami Edouard Pailleron, qui a vu passer les mets les plus exotiques et les plus inédits à ses intéressants dîners du lundi.

Lorsque le pâtissier français apprend que ce gâteau est destiné au spirituel académicien, il refuse d'accepter le paiement d'aucune somme, très fier de savoir que son œuvre figurera sur la table de l'auteur du *Monde où l'on s'ennuie*. Il préside lui-même aux soins méticuleux de l'emballage et inscrit de sa main, d'une écriture moulée, l'adresse suivante, que je transcris fidèlement : « A Monsieur Edouard Pailleron, Membre de l'Académie Française, hommage d'un pâtissier français, établi à Tiflis. — P. Dufour. »

Le gâteau Transcaspien a été, par moi, fidèlement rapporté à Paris à celui auquel il était destiné. Pour renseigner complètement mes lecteurs, j'ajouterai qu'il a été trouvé excellent. J'ai appris depuis que M. Dufour avait reçu de nombreuses commandes de « Transcaspiens ». Je n'en suis pas étonné. Car le gâteau très bon, d'un gout et d'une saveur originale, se transporte et se conserve parfaitement, pendant plusieurs semaines.

Le départ de Tiflis en voiture, pour faire la traversée du Caucase, évoque le souvenir des diligences. Le cosaque sonne de la trompette. Les chevaux lâchés au galop font entendre le tintement joyeux de leurs clochettes. Le courrier assujettit les courroies du coffre aux dépêches. Le cocher disparaît tout entier dans sa peau de mouton que surmonte un papak gigantesque. Sur le cheval de flèche, galope un petit bout d'homme, gamin d'une douzaine d'années, qui sera changé à chaque relai. Tous sont coiffés du petit chapeau bas de forme des isvotchiks, à bords relevés

et à boucle d'acier, comme on les portait sous le Directoire. En voyant ces futurs centaures trotter et galoper avec des chevaux dont les réactions sont loin d'être douces, je me dis : (mes lecteurs me pardonneront cette expression de troupier) : « Mon Dieu ! qu'ils doivent donc piler du poivre ! »

Je ne dirai rien sur la traversée en voiture du Caucase. Elle m'entraînerait trop loin. Je me propose de revenir visiter ce magnifique pays que je ferai connaître alors en détail à mes lecteurs.

Parti le dimanche matin de Tiflis, j'ai suivi la route militaire de Géorgie par Mzket, Goudaout, Ananour, Kasbek et Darial. Elle s'élève parfois jusqu'à une altitude de près de dix mille pieds. Le temps ne cesse pas d'être épouvantable : coups de vent et averses.

Les dégâts que les orages du printemps ont causés à la route militaire de Géorgie sont au-dessus de toute croyance. Nous avons fait deux transbordements et franchi à pied, en sautant de pierre en pierre, plusieurs verstes de route emportées. On nous avait prévenus, du reste, de n'emporter que des valises. Mes gros bagages viendront par Batoum sur un des navires de la compagnie Paquet.

Déjà, du temps du voyage d'Alexandre Dumas au Caucasse, le dicton suivant était commun : « Avec l'argent dépensé chaque année pour la réparation de la route militaire en Géorgie, on pourrait paver en roubles le chemin qui conduit de Tiflis à Wladikawkas. » Que pourrait-on dire aujourd'hui, plus de trente ans après ?... Tout l'argent enfoui depuis tant d'années dans cette magnifique chaussée, aurait suffi à construire une grande partie ou même la ligne entière du chemin de fer de Wladikowkas à Pétrowsk encore en projet.

Nous avons passé — c'est l'important. Le lundi soir, à dix heures, nous sommes à Wladikowkas, terminus des chemins de fer fer européens. Nous nous rapprochons de Paris.

Le lendemain matin, 8 juin, départ de Wladikawkas. Je retrouve le chemin de fer qui, huit jours plus tard, me déposera à Paris, par Kharkow, Rostow, Kiew, Podwoloczisk, Lemberg, Cracovie, Vienne, Munich et Paris.

C'est ici que je demande la permission de quitter mes lecteurs, — qui n'en seront peut-être pas fâchés. Je ne veux pas leur infliger de refaire avec moi cette route en sens inverse que j'ai brûlée cette fois, littéralement « à la vapeur », sans arrêter nulle part. La lenteur des trains russes est proverbiale. Elle nous a du moins sauvé la vie entre Rostow et Kharkow, en nous évitant un des déraillements trop fréquents sur cette ligne du sud de la Russie, souvent accompagnés de nombreux accidents de personnes....(1)

A la frontière allemande, les douaniers ont été comme toujours, désagréables et malveillants. L'exigence des passeports a eu lieu depuis mon départ... Mais ces Teutons ne poussent pas l'excès de leur consigne jusqu'à m'empêcher de rentrer dans mon pays.

Notre train traverse Strasbourg à neuf heures du matin. — Mon cœur se serre. Quels flots de souvenirs, que de tristes pensées.... avec une ferme espérance ! Les drapeaux qui surmontent les magasins et les casernes de l'enceinte fortifiée sont en berne par suite de la mort de l'empereur Frédéric. De loin, au petit jour, à moitié repliés sur eux-mêmes, le noir y paraît bleu, le blanc cachant le rouge :

---

(1) C'est précisément sur les chemins de fer du sud de la Russie qu'est arrivé, après que nous avions écrit ce qui précède, dans les derniers jours d'octobre, au retour du voyage de l'Empereur et de l'Impératrice de Russie au Caucase, le terrible accident de Borki, auquel leurs Majestés Impériales ont échappé par miracle, pour le bonheur de la Russie et à la grande joie de la France entière.

ces drapeaux donnent l'illusion du drapeau tricolore. Serait-ce une vision de l'avenir ?...

Travaillons pour le mériter !...

Le vendredi 15 juin à six heures du soir notre train entre dans la gare de l'Est à Paris. Je me retrouve au point initial, quarante-trois jours après le départ. J'espère avoir bien employé mon temps.

En retrouvant ma patrie; ceux que j'aime; Paris; mes habitudes, j'éprouve une fois de plus le sentiment qu'ont ressenti ceux qui sont allés très loin. Dans les voyages, il y a trois périodes très distinctes : s'y préparer, les faire, s'en souvenir. Je n'ose, après ce volume rédigé sur des notes, au courant de la plume et d'abondance, ajouter en égoïste : « et le raconter ».

C'est à mes lecteurs à se plaindre. Mais celui qui lira ce qui précède en a perdu le droit. Car il a eu le courage de m'accompagner jusqu'ici. Je l'en remercie.

Puisse ce volume, écrit comme a été fait le voyage « à la vapeur », sans prétention ni parti pris, ne pas rester inutile malgré ses nombreuses fautes.... Inspirer à mes compatriotes le désir de voyager ; développer ce goût, ouvrir leur esprit à des spectacles nouveaux ; éveiller en eux l'idée des comparaisons, tel est le but auquel je serais heureux d'avoir contribué.

Connaître les autres pays, c'est apprendre à mieux aimer la France; d'une manière plus clairvoyante et par conséquent plus utile. C'est faire œuvre de bon citoyen, de patriote, en faveur de notre patrie qui, aujourd'hui, plus que jamais, a besoin de l'union de tous les efforts et du concours de tous les dévouements.

Saint-Valery-en-Caux, 15 septembre 1888.

INSTRUCTIONS

DE

L'EMPEREUR NAPOLÉON

AU

Général GARDANE

RELATIVEMENT

A SA MISSION EN PERSE

En 1807

INSTRUCTIONS

POUR

Le Général GARDANE

Au Camp Impérial de Finkestein,
le 10 mai 1807.

M. le général Gardane arrivera le plus promptement possible en Perse. Quinze jours après son arrivée, il expédiera un courrier et un mois après il fera partir un des officiers qui l'accompagnent.

A son passage à Constantinople, il prendra toutes les mesures pour que sa correspondance avec le ministre des relations extérieures et celles du ministre avec lui se fassent rapidement. S'il était possible de faire faire ce service par les agents même de la Porte, il serait dans le cas d'écrire tous les huit jours. Toutes les dépêches de quelque importance, tant pour le ministre des relations extérieures que pour le général Sébastiani, seront écrites en chiffres.

Les premières dépêches surtout, doivent être telles qu'il convient, lorsqu'on a à faire connaître un pays sur lequel il n'existe aucun renseignement positif; la géographie et la topographie du pays, les côtes, les populations, les finances, l'état militaire dans ses divers détails. Tels doivent être les premiers objets du général Gardane. Ils doivent remplir ses dépêches et lui fournir des volumes.

La Perse a un intérêt qui lui est propre, c'est d'arrêter dans l'Inde les progrès de l'Angleterre.

La Perse est aujourd'hui bien posée entre les possessions anglaises. Plus ces possessions s'étendent vers les frontières de la Perse, plus elle doit en craindre l'agrandissement ultérieur. Elle serait exposée à devenir un jour comme le nord de l'Inde, une province anglaise si, dès aujourd'hui, elle ne cherchait à prévenir ce danger, à nuire à l'Angleterre, à favoriser contre elle toutes les opérations de la France.

La Perse est considérée par la France sous deux points de vue : comme ennemie naturelle de l'Angleterre et comme moyen de

passage pour une armée française dans une expédition aux Indes.

C'est à raison de ce double objet, que de nombreux officiers du génie et d'artillerie ont été attachés à la légation du général Gardane. Ils doivent être employés à rendre plus redoutables à ses ennemis les forces militaires de la Perse et à faire des recherches, des reconnaissances et des mémoires qui puissent conduire à connaître quels seraient les obstacles que trouverait une expédition dans son passage ; quelle route elle devrait suivre pour se rendre dans l'Inde, soit en partant d'Alep, soit en partant d'un port du golfe Persique. On suppose que, dans le premier cas, l'expédition française, du consentement de la Porte, débarquerait à Alexandrette ; que, dans le second cas, elle doublerait le cap de Bonne-Espérance et irait débarquer à l'entrée du golfe Persique.

Il faut faire connaître, dans le premier et dans le second cas, quelle serait la route depuis le point de débarquement jusqu'à l'Inde ; quelles en seraient les difficultés ; si l'expédition trouverait des moyens de transport suffisants et de quelle nature ; si les chemins lui permettraient de traîner son artillerie, et, dans le cas d'obstacles, quels moyens elle aurait de les éviter ou de les surmonter ; si elle trouverait abondamment des vivres et surtout de l'eau.

Dans le second cas, quels seraient les ports propres à un débarquement. quels seraient ceux où pourraient entrer des vaisseaux à trois ponts, des vaisseaux de quatre-vingts canons, des vaisseaux de soixante-quatorze. Quels seraient ceux où l'on pourrait établir des batteries, afin de mettre les vaisseaux à l'abri des attaques d'une escadre ennemie ; quels seraient enfin ceux où l'escadre trouverait de l'eau et des vivres à prix d'argent.

Si M. le général Gardane était seul, il ne pourrait répondre à aucune de ces questions, puisque nous voyons, dans notre Europe, au sein même de l'Allemagne, que les renseignements donnés par les propres habitants du pays, sont toujours inexacts et incompréhensibles.

Mais M. le général Gardane aura à ses ordres des ingénieurs de la guerre et de la marine et des officiers d'artillerie, qui parcourront les routes, examineront les places, visiteront les ports de l'empire de Perse, non seulement sur le golfe Persique, mais aussi sur la mer Caspienne, dresseront des cartes et lui fourniront le moyen d'envoyer, après quatre mois de séjour, des mémoires détaillés et dignes de confiance sur les divers objets de ces reconnaissances. Il aura constamment soin de faire des envois par duplicata, afin que des renseignements aussi précieux ne soient pas perdus, s'il arrive quelque accident au courrier.

Ces officiers se rendront également utiles en communiquant aux Persans les connaissances de l'art militaire de l'Europe, et en les aidant à construire de nouveaux ouvrages pour la défense de leurs places.

Les deux principaux objets qu'on se propose seront ainsi remplis, puisque la Perse deviendra plus redoutable aux Anglais et que les moyens de passage, ainsi que tout ce qui regarde le pays, nous seront parfaitements connus. Voilà pour la partie militaire.

Quant à la partie diplomatique, le général Gardane est autorisé à conclure des conventions pour l'envoi à faire par la France, de fusils avec baïonnettes, de canons, et d'un grand nombre d'officiers et de sous-officiers suffisant pour former un corps de 12,000 hommes, qui serait levé par la Perse.

Le prix des armes sera fixé par les officiers d'artillerie, selon leur valeur en Europe. Le paiement en sera stipulé. Mon intention, en faisant payer ces armes, n'est pas d'éviter une dépense de cinq à six cent mille francs, mais de m'assurer que le gouvernement persan en fera plus de cas lorsqu'il les aura payées, que si elles lui avaient été données. On sera certain, d'ailleurs, que puisqu'il les achète, c'est qu'il a en effet la volonté de s'en servir. Ces armes et les officiers et sous-officiers seront transportés sur une escadre française. On stipulera dans la convention le lieu du débarquement et le mode du paiement des armes qui pourra être fait, pour la plus grande partie, en vivres, tels que biscuit, riz, bœuf, etc., pour les escadres qui, après avoir débarqué ce qu'elles auront apporté, croiseront dans ces mers.

La quantité d'armes qu'on prendra l'engagement de fournir peut s'élever à dix mille fusils et une trentaine de pièces de canon de campagne. Le sort des officiers et sous-officiers, tant de ceux qui accompagnent le général Gardane que de ceux qui seront envoyés, doit être également fixé par ces conventions. Ils conserveront le traitement dont ils jouissent en France, mais il convient qu'ils reçoivent de la Perse un traitement extraordinaire qui est toujours nécessaire aux Européens qui s'expatrient.

M. le général Gardane connaît assez bien la situation des affaires pour savoir que ce n'est qu'au moyen d'un grand secret et de notions exactes sur les lieux de débarquement qu'on peut envoyer une escadre pour porter des secours en Perse.

Dans le cas d'une expédition de 20.000 Français aux Indes, il conviendrait de savoir quel nombre d'auxiliaires la Perse joindrait à cette armée, et surtout, tout ce qui concerne, comme il a été dit plus haut, les lieux de débarquement, les routes à tenir, les vivres et l'eau nécessaires à l'expédition. Il faut rechercher aussi quelle serait la saison favorable pour le passage par terre.

Là ne se borne pas la mission de M. le général Gardane. Il doit communiquer avec les Mahrattes, et s'instruire le plus rapidement possible de l'appui que l'expédition pourrait trouver dans l'Inde. Cette presqu'île est tellement changée depuis dix ans, que ce qui la concerne est à peine connu en Europe. Rien ne serait plus utile que tous les renseignements qu'il pourrait recueillir, toutes les liaisons qu'il pourrait former.

Enfin le général Gardane ne doit pas perdre de vue que notre objet important est d'établir une triple alliance entre la France, la Porte et la Perse, et de nous frayer un chemin aux Indes...

M. le général Gardane examinera quelles ressources la Perse pourrait offrir à notre commerce ; quels produits de nos manufactures y réussiraient et ce que nous pourrions en tirer en échange. Il est autorisé à négocier ensuite un traité de commerce sur les bases de ceux de 1708 et de 1715. Il correspondra avec l'île de France, et il s'attachera à en favoriser le commerce avec d'autant plus de soin que l'île de France doit devenir la première échelle du commerce de la métropole avec le golfe Persique.

NAPOLÉON.

TABLE DES CHAPITRES

			Pages
Préface			
Préambule. — Du Racing-Club à la gare de l'Est			
Chapitre	I.	— Vienne	12
—	II.	— De Vienne à Odessa	23
—	III.	— Odessa	37
—	IV.	— La Crimée. — Eupatoria. Ialta	47
—	V.	— La Crimée (suite). — Sébastopol. Les cimetières français	61
—	VI.	— La Crimée (suite). — Théodosie. Kertch.	81
—	VII.	— Le Caucase. — Batoum et le chemin de fer Transcaspien	98
—	VIII.	— Le Caucase (suite). — Tiflis	120
—	IX.	— Le Caucase (suite). — Bakou	146
—	X.	— En mer Caspienne	169
—	XI.	— L'Asie Centrale	186
—	XII.	— Les Russes en Asie centrale	202
—	XIII.	— Les Russes en Asie centrale (suite)	228
—	XIV.	— Les chemins de fer sibériens et asiatiques.	256
—	XV.	— Le chemin de fer Transcaspien	282
—	XVI.	— De la mer Caspienne à l'Amou-Daria	306
—	XVII.	— De l'Amou-Daria à Samarkand	332
—	XVIII.	— Samarkand	348
—	XIX.	— Samarkand (suite)	377
—	XX.	— Samarkand (suite)	402
—	XXI.	— Bokhara	420
—	XXII.	— L'Éléphant et la Baleine	433
—	XXIII.	— De Bokhara à la gare de l'Est	451
Appendice			463

R F

Paris. — Imprimerie P. Mouillot, 14, quai Voltaire. — 8761B.

A LA MÊME LIBRAIRIE

Ouvrages de DICK DE LONLAY :

FRANÇAIS ET ALLEMANDS

HISTOIRE ANECDOTIQUE DE LA GUERRE DE 1870-71

Grande édition populaire illustrée, revue et augmentée de nouveaux documents

120 GRAVURES COLORIÉES

1er volume grand in-8° jésus; broché, **12** fr.; relié toile. . . . . **16** fr.
2e — — — — **12** fr.; — . . . . . **16** fr.

FRANÇAIS ET ALLEMANDS

(Chaque volume forme un tout séparé)

1er VOLUME

NIEDERBRONN — WISSEMBOURG — FRŒSCHWILLER — CHALONS — REIMS — BUZANCY BAZEILLES — SEDAN

Dessins de l'auteur — Cartes et Plans de Batailles

Un volume in-8° broché, **3** fr **50**; relié toile. . . . . **6** fr.

2e VOLUME

SARREBRUCK — SPICKEREN — LA RETRAITE DE METZ — PONT-A-MOUSSON — BORNY

Dessins de l'Auteur — Cartes et Plans de Batailles

Un volume in-8° broché, **3** fr. **50**; relié toile. . . . . **6** fr.

3e VOLUME

GRAVELOTTE — REZONVILLE — VIONVILLE — MARS-LA-TOUR — FLAVIGNY

Dessins de l'Auteur — Cartes et Plans de Batailles

Un volume in-8° broché, **3** fr. **50**; relié toile. . . . . **6** fr.

4e VOLUME

LES LIGNES D'ARMANVILLIERS — SAINT-PRIVAT — SAINTE-MARIE-AUX-CHÊNES — LES FERMES DE MOSCOU ET LEIPSICK — SAINT-HUBERT — LE POINT-DU-JOUR

AU TONKIN

Un volume in-8° raisin, illustré de plus de 300 gravures par l'Auteur. . **7** fr.**50**
Relié toile. **10** fr.**50**

LES MARINS FRANÇAIS

Depuis les Gaulois jusqu'à nos jours

COMBATS — BATAILLES — BIOGRAPHIES — SOUVENIRS ANECDOTIQUES

Un volume illustré, 110 dessins par l'Auteur. **3** fr. **50**. - Relié toile. . . **6** fr.

A TRAVERS LA BULGARIE

Souvenirs de Guerre et de Voyage

Illustrés de 20 dessins par l'Auteur. — 1 volume, **3** fr. **50**. — Relié toile. **6** fr.

EN BULGARIE

PLOIESTI — SISTOVA — TIRNOVA — KEZANLYCK — SCHIPKA

Illustré de 50 dessins par l'Auteur 1 volume . . . . . **3** fr. **50**

L'ARMÉE RUSSE EN CAMPAGNE

28 dessins de l'Auteur — 1 volume **3** fr. **50**; relié toile . . . . . **6** fr.

LE SIÈGE DE TUYEN-QUAN

Vingt gravures. 1 volume. . . . . **1** fr. **50**.

LES COMBATS DU GÉNÉRAL DE NÉGRIER AU TONKIN

Trente gravures. 1 volume. . . . . **1** fr. **50**.

LA MARINE FRANÇAISE EN CHINE

L'AMIRAL COURBET ET LE « BAYARD »

Souvenirs anecdotiques. — 4 gravures. 1 volume. . . . . **1** fr. **50**.

Paris. — Imprimerie P. Mouillot, 13, quai Voltaire. — 90402